CZERWIEC 1922

CENA 200 MKP.

Konto czekowe P. K. O. 170044

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | Nr. 6 | Czerwiec 1922

Ukazuje się 6-go każdego miesiąca

Żądać w kioskach na dworcach kolei polskich

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany*).

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Postój	Towarzystwo okrętowe wzgl. makler
koło 15.6.	z franc. portów i Antwerpji	do Antwerpji i port. francusk.	20. 6.	Jumieges	dworzec nadwiślański	Worms & Cie.
koło 26.6.	„ Nowego Yorku, Le Havre'u	„ Le Havre, Nowego Yorku	26. 6.	Pologne	„ „	„
21.6.	„ Londynu	„ Lipawy	21. 6.	Baltriger	śpichrz Vistula	United Baltic Corp.
17.6.	„ Lipawy	„ Londynu	17. 6.	Baltanic	„ „	„
28.6.	„ Londynu	„ Lipawy	28. 6.	„	„ „	„
24.6.	„ Lipawy	„ Londynu	24. 6.	Baltriger	„ „	„
1.7.	„ „	„ „	1. 7.	Baltannic	„ „	„
22.6.	„ „	„ Nowego Yorku	1. 7.	Estonia	„ „	„
6.7.	„ „	„ „ „	7. 7.	Lituania	„ „	„
18.6.	„ Lubeki	„ Helsingf.-Kotki-Vipuri	20. 6.	Wiborg	Wisłoujście	H. Lenczat & Co.
25.6.	„ „	„ Rewla-Helsingf.-Kotki	27. 6.	Bürgermeister Eschenburg	„	„
12.6.	„ Stokholmu	„ Danji	18. 6.	Boren	Szkutowa Woda	Wilh. Ganswindt
18.6.	„ Szczecina	„ „	24. 6.	Pommern	„ „	
16.6.	„ Kopenhagi i Francji	„ Kopenhagi, Rygi, Rewla, Francji	19. 6.	Halfdan	Nowy Port	F. G. Reinhold
17.6.	„ Szczecina	„ Rewla, Helsingf.	20. 6.	Käte Viek	„ „	
17.6.	„ „	„ Kłajpedy, Szczecin.	21. 6.	Arcona	Gdańsk	„
19.6.	„ Kłajpedy	„ Londynu	21. 6.	Marienburg	Nowy Port	„
22.6.	„ Leith	„ Leith i Grangemouth	27. 6.	Dwina	„ „	„
13.6.	„ Londynu	„ Londynu	17. 6.	Orlando	„ „	Lines Agency Coy Ltd.
15.6.	„ „	„ „	19. 6.	Moskov	„ „	„
15.6.	„ Hull	„ Hull	17. 6.	Kolpino	dworz. nadwiśl.	„
3.7.	„ Nowego Yorku	„ Nowego Yorku	3. 7.	Samland	Nowy Port	Behnke & Sieg
17.6.	„ Antwerpji	„ Antwerpji	25. 6.	Echo	„ „	„
15.6.	„ Świnoujścia	„ Amsterdamu	19. 6.	Mottlau	„ „	„
15.6.	„ Hamburga	„ Helsingforsu	18. 6.	Lyra	„ „	„
obec.	„ Antwerpji	„ Londynu	20. 6.	Hansa	„ „	„
„	„ „	„ Antwerpji	20. 6.	Etzel	„ „	„
23.6.	„ Bremerhaven	„ Nowego Yorku	25. 6.	Susquehanna	Wisłoujście	Norddeutscher Lloyd

*) Stale nazywać będziemy: Kaiserhafen — Szkutową Wodą, Freibezirk — obwodem wolnym, Uferbahn — koleją nadrzeczną, Weichselbahnhof — dworcem nadwiślańskim, Hafenkanal — kanałem portowym. Red.

Ruch okrętów w maju.

Z morza.

S/s Estonia, duński z Nowego Yorku, 482 pas. i tow. 3820 t., Balt. Corp., s/s Gazelle, gdański z Hela, 18 pas. i tow. 6 t., Weichsel, s/s Carl, niem. z Hamburga, tow. 166 t., Prowe, żagl. Zeus, niem. z Królewca, próżny 47 t., Prowe.

S/L Zukunft, niem., z Szczecina węgle, 603 t., S/S Niels Ebbensen, duń., z Kopenhagi 36 pas., 382 t., S/S Moskow, duń., z Piławy próżny, 1490 t., M/S Dronning Dagmar duń., z Helsingör próżny, 334 t., S/S Caudebec, franc., z Bordeaux via Le Havre towary, 796 t.

M/s Rihkama, fiński z Kłajpedy, próżny, Schenker, s/s Moewe, niem. z Bremerhaven, 19 pas. i tow. 562 t., Nordd. Lloyd.

s/s Gautatyr, duń. z Karebecksmunde, próżny, 674 t, B. i S., s/s Pologne, franc. z Le Havre, 249 pas. i tow., 1841 t., Worms i Cie., s/s Viola, szwedz. z Methil, węgle, 764 t., B. i S., s/s Arcona, niem. z Szczecina, tow., 303 t., Reinhold, s/s Elektra, niem. zRotterdamu-Hamburga, tow., 796 t., Walford.

s/s Pregel, gd. z Hamburga, tow., 222 t., B. i S., s/s Hansa, kłajp. z Hamburga, siarka i tow., 349 t., B. i S., s/s Moewe, niem. z Libawy, 19 pas., 562 t., Nordd. Lloyd, s/s Progress, gd. z Hamburga, tow., 437 t., B. i S., żagl. Auda, niem. z Sölvesborg, próżny, 127 t., Ganswindt, s/s Stralsund I, niem. z Kopenhagi, tow., 92 t., B. i S.

s/s Hammonia, gd. z Hamburga, tow., 689 t., B. i S.

m/s Rheinland, niem z Stolpmunde, próżny, 282 t., Ganswindt, s/s Elsbeth, niem. z Szczecina, węgle, 254 t., B. i S., s/s Bonus, niem. z Hamburga, tow., 510 t., B. i S., s/s Erato, hol. z Amsterdamu, tow., 367 t., Prowe,

s/s Weesturs, łot. z Libawy, próżny, 492 t., Walford, s/s Sensal, niem. z Mamburga, tow., 309 t., B. i S., s/s Halfdon, szwedz. z Oskarshamn, próżny, Reinhold, s/s Fantoft, norw. Rewla, próżny, 555 t., Wolford, s/s Mineral, niem. z Hamburga, kukurydza i ryż, 309 t., B. i S.

s/s Hansa, gd. z Świnoujścia, próżny, 438 t., B. i S. s/s Niels Ebbesen duń. z Kopenhagi, pas., 382 t., Reinhold.

s/s Beltriger, ang. z Londynu, 25 pas. i tow., 658 t., Balt. Corp.

s/s Estonia, duń. z Libawy, 129 pas. i tow., 3820 t., Balt. Corp., s/s W. C. Frohne niem. z Flensburga via Królewiec, tow., 198 t., Prowe.

Żagl. Helena, polski z Rewa, piasek 18 t., s/s Bachus, niem. z Bremerhaven, bawełnę 362 t., Wolff u. Co., s/s Glengelder, ang. z Yarmouth, śledzie 453 t., Reinhold.

Żagl. Thor, niem. z Szczecina, ładunek 117, Gauswindt, s/s August, niem. z Hamburga, towary 268 t., Prowe.

Ss Stella, duń. z Kopenhagi, próżny, 489, B. i S.; ss Franciska niem., z Hamburga, towary, 202, Prowe; ss Venus, niem, z Królewca via Rotterdam tow., 361, Wolff i Co.; ms Trollholm norw. z Bergen, smoła, 188, Walford; ss Smolensk

Żagl. Runa, szw. z Sztokholmu, ter 85 t., Ganswindt.

CZERWIEC 1922 CENA 200 MKP.

Konto czekowe P. K. O. 170044

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | **Nr. 6** | Czerwiec 1922

TREŚĆ NUMERU:

Wydawca J. R. KLEJNOT *Redaktor odpowiedzialny W. GRIMSMANN*

Redakcja i administracja: Gdańsk, Brotbänkengasse nr. 14
Filja polska: Tczew, ulica Hallera nr. 17

Przedpłatę przyjmuje się przez filję polską w Tczewie przekazem poczt. lub wpłacając na konto P. K. O. 170044 i wynosi rocznie mkp. 1000, półrocznie 500, kwart. 250. — Poszczególne zeszyty wysyłane będą abonentom pod opaską.

Cena drobnych ogłoszeń 100 mkp. za wiersz nonparelowy, większe według umowy.

Rękopisy nadsyłać należy pod adresem filji polskiej w Tczewie, ul. Hallera nr. 17.

Skład dla sprzedaży w handlu księgarskim (pojedyncze numery) WARSZAWA KSIĄŻNICA POLSKA, Nowy Świat 59 i jej filja we LWOWIE, ulica Czarnieckiego 12 Sprzedaż w GDAŃSKU: Księgarnia Towarzystwa „RUCH", Rynek Kaszubski 21 i księgarnia R. CZARLIŃSKIEGO, Töpfergasse 19. Na Województwo Poznańskie skład główny księgarnia IDZIKOWSKIEGO, BYDGOSZCZ, ul. Gdańska 16-17.

Ukazuje się 6-go każdego miesiąca Żądać w kioskach na dworcach kolei polskich

Myśli morskie i pomorskie.

Teofila Emigronata.

1. Na każdym innym terenie w walkach o narodowość swą, o jej prawo byłbym tak względny wobec sąsiada, tak wyrozumiały, jak tylko zezwalałoby niepokrzywdzenie brata swojego przez obcego. Ale na Pomorzu, w tym tak zwanym kurytarzu, który jako zranione stuletnim uciskiem gardło, przetrwało i dziś pozwala już Polsce oddychać powietrzem Morza Światowego, którego Odnoga Bałtycka od prastarych czasów omywała brzegi Polski — tu jestem inny, bo inne tu jest moje posłannictwo. Nie w sprawiedliwość się bawić, ale dla sprawiedliwości i w imię tej zgoić to gardło, a wszelkie próby jego uszczuplenia lub nadwątlenia karać tak, jakby karać wypadło zbrodniarza, któryby wiercił świadomie dziury w okręcie, wiozącym miljony ludu, mężów, niewiast i dzieci.

— Szatańswu, dążeniom do zepchnięcia całych narodów sąsiadnich na szczebel germańskich Hindusów, a w pierwszym rzędzie wierzącego w ludzkość i czującego wstręt do złej woli Narodu Polskiego — zadaję ciosy, na które nigdyby mnie niestać było gdzieindziej i w innych sprawach ludzkich. Ciosy te zadaję nie ja, lecz poczucie prawości sprawy, której jeszcze nie stało się zadość.

— Bowiem sprawa nasza w kurytarzu tym jest święta. Tylko obłęd lub poniewieranie praw własnego Narodu może nam dziś pozwolić zaniedbać obowiązku wyjścia na morze.

— Nie jestem sam. Wielka jest siła prawdy, a licznych ma ona sług. Są którzy zadają razy silniejsze, lecz jestem szczęśliwy, że mam w ręku miecz nie napróżno. I ty masz oręż bracie, piękny, szczerby na nim stare, od czasów Mestwina, a może Swantowida, a na nim prawość i dobra wola wyryte. Jak zastęp uczciwych rycerzy przejdzie w trzydzieści lat nasze pokolenie żelaznym walcem przez zagrożony kurytarz i spocznie w wieczności, małym Jankom i Baśkom, wierzącym i widzącym już od kolebki tą naszą Zmartwychwstałą, — otworzywszy drogę do morza.

— Albo może zwyciężą ci, cò zakopali kulomioty do ziemi i uczą się języka domniemanych ilotów, by im jak tylko się da, nóż w plecy wrazić? A rycerze w walce z technicznie wyrobionem robactwem polegną? Może to sztuka najumiejętniejsza trucia na odległość zadecyduje? A może i ta sztuka odnosi zwycięstwa ostateczne tylko w rękach uczciwych ludzi? Bowiem do walki z złem potrzebna jest i wola i praca. I rycerze uczciwi, mając na oku hydrę, która chowa kulomioty, muszą pracować bez wytchnienia, by móc kiedyś razić na odległości najdoskonalej i uleczyć strachem lub zniszczeniem tych, których umysł w złej woli się wciąż do trucia i zabijania zwraca.

Rycerze uczciwi, — mądrości szatańskie przejść musicie, by historja o was powiedzieć mogła, że znajomością zła i olbrzymią pracą zapobiegliście wszelkim nadziejom zbiorowiska złych ludzi uzyskanie sobie korzyści w wielkim krwi przelewie.

Teofil Emigronat.

Koniec jachtu „Kondor".

Prawdziwe zdarzenie.

(Dokończenie).

— Jan tymczasem pracował zwinnie, uszczelniając pokrycie luki. Dwaj młodsi bracia L. pracowali przy pompie, zaś Erik, cały wczuty w ster i żagle, przenikając wzrokiem wzmagającą się ciemność, prowadził ciężko walczącego we wzburzonem morzu „Kondora".

Cztery mile morskie zaledwie oddziela wyspę Nargö od dwuwyspy Karlos, lecz przy zachodnim wietrze panuje w tem przejściu fala swobodnie sunąca aż od brzegów Szwecji, zaś wiatr wrywa się pomiędzy wysoki brzeg Suropu a las nangeński, niczem nie powstrzymany aż do uwieńczonego ruinami zamku wzniesienia Wimsu. To też w przejściu między Nargö i Karlosem spotkał „Kondor" warunki, którym sprostać nie zdołał.

W zupełnej już ciemności, zlewany i zmywany przez fale, ciężko borykał się jacht z szalejącą burzą, która tylko w jesieni dosięga na Bałtyku tak wyjątkowej siły. Z dwukrotnie troczonemi żaglami „Kondor" leżał cały na lewym swym boku pod strasznym parciem wiatru a fale coraz częściej przelewały się przez niego. Próżno Jan wsłuchiwał się w huk bałwanów; nie dolatywały jeszcze bynajmniej głośne uderzenia dzwoniącej boji, przed Karlosem, która mu zawsze przypominała epizod znany z l'homme qui rit Victora Hugo; i teraz krążył przed nim nieuchwytnie pełen grozu obraz z tej powieści. Tylko jakżesz odmiennem było jego, Jana, utęsknione oczekiwanie tego dzwonu!

Nagle ujrzał to pływające ogromne jajo wyraźnie, białe, o żółtych plamach rdzy w okuciach i zafarbowanych na czerwono nitach, kołyszące się majestatycznie na falach. Czemu nie dzwoni, — czyżby w tak małej odległości tłumił szum morza jej dźwięki?

Nie, to ułuda!... — Zwątpienie, kontrola wrażeń natychmiast rozpuściły w jego oczach obraz białej boi, majaczącej wśród bałwanów jak ciepło rozpuszcza cukier wrzucony do płynu. Jan zląkł się swego stanu, czując, że wyobraźnia już nienaturalnie góruje w nim nad wolą, która dostosowywała się do tego poważnego i trzeźwego tonu, który panował wśród małej załogi „Kondora".

Walczono z przemocą wdzierających się fal uporczywie i wytrwale. Odlewano wodę pompą i wiadrami, lecz nowe jej kaskady wdzierały się na pokład, przebiegając go cały i wpadając do nieszczelnych szpar odylowania, do gardzieli lukowych, ściekając po ubraniu sternika.

— Jacht wciąż sunął na lewym boku, wgniatany uderzeniami wichury w spienione góry wody, które się to unosiły się wraz z nim do kilkumetrowej wysokości, to znów uciekały z pod niego, zmuszając go zapadać się w głęboki dół. Był to moment najniebezpieczniejszy, bo oto nadchodził z kolei potężny, źle widzialny w ciemności poza wzniesioną prawą burtą, wał wodny i z wściekłościa rozpętanego zwierzęcia załamywał się tuż w pobliżu jachtu.

Bliskie załamywanie się bałwana odrazu wyprostowywało jacht, który parę sekund sunął w kotłującej się pianie, drżąc całym swym wysmukłym kadłubem od dołu aż do wierzchołka masztu i wnet znów się kładł, zapadając się głęboko pomiędzy fale. Były fale, które załamywały się poza jachtem i te nie działały nań wca-

Rozwój i stan obecny żeglugi na Wiśle.

Z powodu przewidzianego (wielkiego) ruchu zaczęto więc remont holowników z bardzo prymitywnemi środkami i organizowano przewóz transportów amerykańskich, o których już mówiliśmy. Praca rzemieślników polskich nie uwydatniła się tak, jak oczekiwać było można, a to ztego powodu, że centrala Żeglugi Państwowej przerzucana była z jednego miejsca na drugie, o każdy grosz trzeba było wytaczać walki, a czas upływał. W dodatku Polska zmuszona była na współpracę z Niemcami, ponieważ pod ich panowaniem pozostawała na czas dłuższy dolna Wisła. Stosunki ułożyły się tak, że na polskiej, jak również i niemieckiej stronie znalazły się objekty spławne, które stanowiły obcą własność. Niemcy, którzy dzięki gospodarce wojennej mieli akta, orjetowali się doskonale w sytuacji i starali się podstępnie na każdym kroku o wydanie przez rząd polski nietylko własności swojej, lecz i obcej. Rzecz jasna, że w takich warunkach i po takich smutnych doświadczeniach, jakie przyniosły pertraktacje z Niemcami, porzucono drogę bezpośredniego porozumienia się z nimi i starano się celem ochrony mienia państwoego o wywarcie na nich wpływu przez misję amerykańską. Osiągnięto ostatecznie porozumienie w ten sposób, że statki i berlinki, które się znalazły na polskim odcinku, w dalszym ciągu tam pozostać miały aż do rozstrzygnięcia sprawy i odwrotnie na stronie niemieckiej. Do osiągnięcia porozumienia przyczynili się w znacznej mierze rodacy z Poznańskiego, którzy się wyswobodzili z pod jarzma niemieckiego i zamknęli drogę powrotną przez Noteć tej znacznej liczbie holowników i berlinek, które w swoim czasie rząd niemiecki sprowadził z Łaby i Odry celem ogałacania Polski. Niemcy nie mieli innego wyjścia, jak płacić właścicielom tego taboru olbrzymie sumy za bezczynność, lub też pogodzić się z tem, że ten tabór zużyty zostanie do przewożenia żywności amerykańskiej z Gdańska do Polski, t. j. że zatrzyma on się na koszta rządu polskiego i nie będzie obciążał Rzeszy. Akta niemieckie „Schiffahrtsgruppe“ potwierdzają, że niema mowy o wspaniałomyślności niemieckiej przy przewozie żywności amerykańskiej z Gdańska do Polski. Umowa z „Schiffahrtsgruppe“ i rządem polskim w sprawie przewozu żywności przewidywała, że rząd niemiecki stawia cały tabor wiślany w miarę możności jedynie i wyłącznie do dyspozycji amerykańskiej misji żywnościowej, sprężyście załatwi całą sprawę, lecz niestety stało się inaczej. Podczas gdy bowiem koleje polskie zajęte były dla potrzeb wojska frontowego, władze niemieckie upatrywały swoje zadanie w tem, aby za pomocą tego taboru wywozić z b. zaboru pruskiego to, co się dało, przedewszystkiem zaś drzewo i amunicję. Akta pozostałe po „Schiffahrtsgruppe“ w Bydgoszczy komunikują nam rzeczy bardzo ciekawe, lecz nie jest naszem zadaniem, rozwodzić się o tych szczegółach.

---

le, ale były i takie, które załamywały się nad jachtem i te były najstraszniejsze. Jacht rzucało wówczas wraz z falą o parę metrów naprzód, jak kawał kory, a na chwilę cały pokład pokrywała kotłująca się woda. Wówczas Eric, który już był przywiązany liną do swego miejsca wyczerpywał wodę wiadrem, trzymając koło sterowe ramieniem, zaś inni pracowali stojąc na kolanach, po pas w wodzie, gdyż stanie, mając ręce zajęte wiadrami, już było niemożliwe.

Na szczęście wały takie zdarzały się rzadko; jednak do północnego cyplu wyspy Karlos jeszcze było daleko, a załoga „Kondora“ już zamknęła szczelnie kajutę i cała siedziała w zrębie, zdjąwszy obuwie i zajęta wyczerpywaniem wody. Miało to tę złą stronę, że pokrywa zrębu musiała być zdjętą i do niego wpadały raz po raz wielkie ilości wody.

Nagle jednak stało się coś takiego, co napełniło załogę „Kondora“ zdumieniem i trwogą. Wiatr nagle osłabł do takiego stopnia, że jacht się wyprostował i zaczął się kołysać. Siedzący w zrębie spojrzeli po sobie. Czyżby możliwe? Nie mogli się zorjentować nawet czy mają się cieszyć, gdyż fala rzucała „Kondorem“ jeszcze gorzej niż przed tem, aż nagle, błyskawicznym ruchem, Jan skoczył do koła i odczepiając chwyty lewe krzyknął Erikowi zdławionym ze strachu głosem.

„Powrotny wicher“.

Erik obrócił się ku stronie martwej, dokąd dął do tej pory wiatr i odrazu czuł po ruchu dziwnym na wierzchołkach najbliższych fal, że musiało się w powietrzu stać coś niezwykłego. Ciemność nie pozwalała rozpoznać drogi powrotnej wichury, ale wiedział, że uderzy gwałtownie. Jan właśnie zluzował chwyty obydwu żagli gdy z łopotem i prującym powietrze szumem przeleciał tram nad ich głowami na prawicę i łódź się położyła na prawą burtę, otwierając cały zrąb nadchodzącym bałwanom.

Erik gorączkowo rozcinał teraz nożem liny, któremi się był przywiązał do steru. Każdy szukał teraz swobody, ruchu, rozumiejąc, że chociaż unikli niespodzianki, jednak utrzymać „Kondor“ od zalania jest niemożliwem. Jeszcze może powróci zachodni wiatr; ale wicher wschodni, choć nie silny trzymał łódź otworem zrębu ku fali. Bałwany sunęły teraz przez łódź zwycięską czeredą, szybko wlewając się doń i coraz głębiej osadzając ją na falach. Próżno powracał Erik jacht w rozmaitych kierunkach, usiłując ujść załamującym się bałwanom. Łódź była za mała, ażeby wytrzymać tak wysokie falowanie. W kilka minut „Kondor“ napełnił się wodą, i drgając pod jej ciężarem, pogrążył się w zieloną ciemnię wód.

Jan opamiętał się już na fali. Rozbierał się prędko ze zwinnością człowieka ratującego swe życie, dając raz po raz nura, chwytając powietrze i znów się rozbierając, aż uczuł wolną pierś i kolana i zrozumiał, że na jakieś pół godziny przedłużył swe życie. Czy znajdzie jaki ratunek w tej półgodzinie?

Ocenial swe szanse z wielką ścisłością. Pierwszą myślą było uchwycić się resztek desek lub wioseł, które musiały pływać w miejscu, gdzie utonęła łódź. Ale gdy fala wyniosła go w górę nie dostrzegł na mrocznych ruchomych górach wody niczego, ani głów kolegów swych, ani żadnych szczątków. Zresztą trzymając się wiosła może płynąć tylko z falą, w kierunku, gdzie najbliższy brzeg rozłożył się w sześciu milach. To za daleko. I wnet postanowił płynąć ku dzwoniącej boi. Powinna się znajdować gdzieś w pobliżu, może w odległości kilkuset metrów. Czyżby była dalej?

Skierował się na południe i płynął równolegle do rzędów załamujących się grzbietów fal. Nagle, walcząc z bałwanem, który go był pokrył całego posłyszał wyraźnie radosne, wołające dzwonienie boi. I znowu nic. Dziwne; jak tylko naleciał nań wał wodny, posłyszał dzwonienie znowu. „To otchłań mię mami“, pomyślał, lecz trzeci wał, który go pokrył z głową odkrył mu zagadkę: pod wodą istotnie było słychać wyraźnie gwałtowne dzwonienie boi. Zdawało mu się, że nawet poznaje kierunek. Siły jego się zdwoiły i położywszy się na bok, twarzą do fali płynął, wygrzebując się z topieli i strzygąc rytmicznie nogami zimną ciężką wodę.

Po pewnym czasie jednak ze śmiertelnem przerażeniem się przekonał, że boja znajduje się na wiatrowej stronie prze nim i zrozumiał, że walczyć z falami nie jest w stanie, tembardziej że i wiatr znowu powrócił na zachodni. Sekunda rozpaczy, dwie sekundy namysłu. „Płynąć na Karlos“ — postanowił teraz, chociaż od wyspy powinna go jeszcze conajmniej oddzielać cała mila.

Jak się odbywał przewóz żywności? Na niemieckiej stronie znajdują się żelazne berlinki z Łaby i Odry w ilości około 200 i pierwszorzędne holowniki, na polskiej stronie znajdowały się w chwili rozpoczęcia się przewozu żywności amerykańskiej 4 gotowe holowniki, reszta zaś znajdowała się w remoncie. I jednak Żegluga Państwowa miała w przeciągu 6 miesięcy sprawę tak postawić, że jej holowniki czekały na dowóz berlinek z Gdańska pogranicza polsko-niemieckiego. Jeżeliśmy słyszeli, że kradzieże żywności amerykańskiej przybrały rozmiary olbrzymie i że działy się za śluzą Einlage orgje na tle kradzieży, to chyba za to nie można winić Polski, bo nie miała ona prawa przeprowadzenia organizacji całości za pomocą ludzi własnych. Tutaj jej urzędy mogły w najlepszym razie stwierdzić fakty i protestować, a było takich protestów dużo. Nadmienić jeszcze wypada jedną przyczynę, która tak bardzo tamowała sprawę żeglugi wiślanej w owym czasie, a za którą Polski w całości winić nie można. W niemieckiej intencji leżało, aby Polska płaciła za cały tabor i przez cały czas przy możliwie jak najmniejszej gwarancji co do przewiezionej ilości żywności. Porobiono z nimi kontrakty płacąc im wynagrodzenie dzienne i nie żądając żadnego nadwerężenia. Rozumie się, że ta trucizna demoralizacji udzieliła się również odcinkowi polskiemu. Na domiar tego centrala Żeglugi Państwowej składała się przeważnie z ludzi, którzy na własnej skórze odczuwali teror rządów bolszewickich i nie znając psychy szypra oraz nie mając tyle odporności niestety zgodzili się na żądania szyprów pod panowaniem polskiem, jakie im narzucone zostały przez „Schiffahrtsgruppe" z dolnego odcinku Wisły. Przyznać jednak należy, że w miarę możności bronili się oni dając szyperom wynagrodzenie dzienne oraz celem zachęcenia ich do pracy pewną sumę zależną od przewiezionej ilości towaru. Myśl jako taka była dobra, lecz z powodu ogólnej słabości całej organizacji nie odniosła ona skutków pożądanych. Oprócz tego berlinki polskie budowane przeważnie z drzewa ucierpiały z powodu wyżej wspomnianej gospodarki niemieckiej, do tego stopnia, że dość dużo zanużać się nie mogło ponad 80 cm. Górna burta wymagała już dawniej gruntownego remontu, lecz brakło środków i na przeszkodzie stała „opieka" niemiecka. Tak upłynął rok nawigacyjny 1919. Zdołano wywieść z górą 90 000 t. żywności amerykańskiej, co równa się ¼ całego przewozu.

Jak już zaznaczyliśmy, były wielkie przeszkody do zwalczania. Niemcy zwracali baczną uwagę na to, by wywozić materjały z Polski i wpadli przytem we własną pułapkę. Jak to w Gdańsku zauważyliśmy, dążyli oni do usuwania berlinek żelaznych do Niemiec, prowadząc je przez morze do Szczecina; ponieważ to jednak połączone było z pewnem ryzykiem, nie wywieziono ich zbyt dużo. Bezpieczniej było wywieźć je w stronę Królewca, lecz napotkali tu na bardzo duży opór szyprów niemieckich, którzy, jak praktyka wykazała, świetnie zarabiali na okradaniu mienia polskiego a rząd

---

Płynął już teraz rozpaczliwym wysiłkiem woli. Odległość, a prawie niemożliwość osiągnięcia celu odbierała mu siły. Była już to tylko, raczej, odruchowa walka ze śmiercią. Wyczerpał się prędko. Rozumiał, że nie dopłynie. Gorączkowy kalejdoskop wrażeń dawnych przepływać jął przed jego oczyma.

Gdy nagle dziwnie charakterystycznie, pluszczące bicie fali o drzewo rozerwało ten chory, straszny wir obrazów i w tejże chwili, jakby w cudownej aureoli oko jego dostrzegło tuż pod wiatrem przed sobą sylwetkę czegoś pływającego, wielkiego, z belek i rusztowań, kołyszącego się rytmicznie w mroku.

Na chwilę zabrakło mu oddechu, aż odruchem skupionej na nowo siły rzucił się zwinnie, jak węgorz, pędząc z falą ku cudownej tratwie. Już wiedział, że to cel pływający zrządzeniem Opatrzności zakotwiczony na drodze jego śmiertelnej walki z falami i tylko szukał sposobu uchwycić się za potężne, kołyszące się na falach bale niewielkiej czworokątnej tratwy. Nie ryzykował opuścić się na martwą stronę, gdyż obawiał się o swe siły i dlatego wprost podpłynął z wiatrem. W pobliżu jego niespodzianie wyprężył się ogromny łańcuch, — tratwa skoknęła na fali i nagle z szybkością jęła sunąć ku niemu. W tej samej chwili fala cisnęła go całą siłą ku tratwie.

Uchwycił rękoma najbliższy poprzeczny bal; rozpęd sunącej góry wodnej uderzył go nogami o drzewo tak mocno, że o mało nie ześliznął się pod tratwę. „Jeszcze przed drugim wałem na tratwę" rozkazał sobie Jan i rycząc z bólu i kurczów w nogach z natężeniem wszystkich sił wywlókł swe ciało z wody na kołyszący się pomost. Właśnie unosiła się tratwa do góry i, chwytając się kurczowo śliskich belek i raniąc się na ćwiekach i sękach potoczył się aż pod tarczę, ustawioną w środku tratwy i składającą się z poziomych grubych listew, przytwierdzonych do wielkiej ramy drewnianej.

Przez kilka chwil leżał tu błogo, drżąc i jęcząc i ciesząc się żywotnie poprzez ogarniający go ból i zimno. Fale przelatywały po nim spienionemi grzbietami, a on z radością czuł, że przyciskają go to tarczy i nie mogą go w tej pozycji zmyć z tratwy w morze.

— Chłód mu jednak zaczął okropnie dokuczać i poprzez radość ratunku przebijać się zaczęły bolesne osty cierpienia. Strzępy mokrej koszuli wisiały na nim, resztę zrzucił był z siebie w wodzie. Ubranie mu zresztą by się nie przydało wcale; wszak znajdował się na zmywi, awash, jak mówią Anglicy, na przedmiocie, który to się znajdował w powietrzu, to się pokrywał wodą.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Minęło kilka długich godzin. Pewność Jana, iż się uratował bledła stopniowo. Utrzymanie się na tratwie wymagało czujności, a ta znowuż sił. Zimno i słabość senna, niepohamowana gnębiły Jana. Chciał do wody; zdawała mu się cieplejszą niż lodowa, owiana wiatrem tratwa. Rozumiał, że to tylko ułuda, ale nie mógł się pozbyć myśli, że woda jest cieplejsza. Majaczyła mu topiel ciepła w głowie jak straszna zmora. Pragnienie męczyło go. Próbował pić z morza, lecz gorzkawa sól wzbudzała wstręt i pragnienie jeszcze silniejsze.

— Świt zastał go w największem zwątpieniu. Nie wierzył już w swe wybawienie, tylko dla spełnienia obowiązku względem siebie i by go łatwiej znaleziono gdy zamrze nareszcie rozdarł koszulę na pasy i przywiązał się niemi do tarczy. Przekonał się, że kąt przy tarczy na zachodniej jej stronie, otwartej wiatrowi najlepiej zabezpiecza w razie omdlenia od spadnięcia do morza. Przywiązanie jednak ograniczało swobodę ruchów i przeszkadzało borykaniu się z zimnem. Obojętniał Nachodziło nań niebezpieczne odrętwienie ciała i ducha.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Leżał właśnie już prawie nieruchomy, przymknąwszy powieki, gdy nagle słuch jego uderzył dziwny, głośny szum, by gwizd silnej, zepsutej syreny i, straszne objawienie, — na wietrze przed jego oczyma w odległości stu metrów wzniósł się wspaniale- biały słup wody i rozpadł się powoli, zionąc mu twarz tumanami wodnego pyłu.

„Pocisk!"

— „Bumm", potwierdziło wstrząśnione dalekim strzalem powietrze.

Jął się odwiązywać. Zesztywniałe ręce nie usłuchały. Z trudnością wylazł z petli i już się podniósł gdy cała tratwa nagle posunęła się naprzód a z górnej części tarczy posypały się drzazgi i wnet w kilkudziesięciu metrach podniósł się wysoki słup wody i spadł rzęsistym deszczem na tarczę.

„Boże, nie widzą jeszcze", szeptały usta Jana. Z trudem wylazł na wschodnią stronę tarczy i wywijał rę-

niemiecki nie przeszkadzał im. Rząd niemiecki nie mogąc ich usunąć przemocą, wywoził przez nich amunicję i drzewo z Bydgoszczy do Gdańska. Los zarządził, że mrozy się rozpoczęły i zamknęły pokaźną liczbę tych berlinek z materjałem wywożonym z Polski na tym odcinku, który przypadł na mocy traktatu wersalskiego do Polski. Zdawało się, że rząd polski znajdzie środki, aby na podstawie tego zastawu wydobyć choć cząstkę swej wywiezionej własności. Niestety stało się inaczej. Podczas pertraktacji pod przewodnictwem pp. Korfantego i Diamanda w Berlinie ustalono, że Niemcy z polskiego odcinku tonażu usuwać nie będą i że Polska otworzy im komunikację wodną pomiędzy Rzeszą a Pr. Wsch. Ku zdziwieniu polskich czynników biorących udział w układach berlińskich po ich powrocie do Gdańska doręczyła im misja angielska wniosek tej samej Rzeszy niemieckiej w sprawie wypuszczenia tych berlinek, podkreślając ich zasługi przy przewozie żywności amerykańskiej, milcząc jednak o kradzieżach. Ponieważ misja angielska oddała do dalszego załatwienia korespondencje delegacji polskiej, sztuka się nie udała i Noteć była w dalszym ciągu zamknięta. Niemcy zaczęli wskutek tego agitować w całym świecie jaka krzywda im się dzieje i widząc, że sprawy nie mogą przedstawić Lidze Narodów, gdzie się w takich wypadkach chętnie zwracali, użyli gwałtu zatrzymując pierwsze dwa statki z nawozami sztucznemi przeznaczonemi dla Polski w kanale kilońskim. Tym razem było szczęście po ich stronie i dzięki niedołęstwu polskiemu otrzymali swoje berlinki. Otóż do Bydgoszczy zwołana została konferencja przedstawicieli obu stron. Na stronie niemieckiej znaleźli się ludzie dokładnie obeznani z całą sprawą, zaś z polskiej strony zapomniano im przeciwstawić ludzi, którzyby im się równać mogli. Wynik był ten, że Niemcom pozwolono na uprowadzenie berlinek. Polska nie posiadała nawet dokładnego spisu berlinek zakwestjonowanych i polegać musiała na tem, co Niemcy powiedzieli. Naszych fachowców żeglugowych winić nie możemy, ponieważ w tym momencie nie byli świadkami tego co się działo, aby założyć swoje veto.

Następuje rok nawigacyjny 1920. Schiffahrtsgruppe zwija swoją działalność, rząd polski zyskuje wolną rękę co do dolnego odcinku Wisły z wyjątkiem części na terytorjum gdańskiem. Ameryka przesyła w dalszym ciągu żywność i teraz nastąpiła bardzo ciężka chwila dla żeglugi, ponieważ rząd niemiecki pousuwał wszystkie berlinki niemieckie i co gorsze i holowniki, zapominając zwrócić Polsce jednostki zabrane. Więc trzeba było się nad tem zastanowić, skąd wydobyć siły pomocnicze. Na wiosnę r. 20 rząd polski rozpoczął układać się z firmą Johannes Ick jako z najpoważniejszą in-

---

koma. Za falą ledwie mógł dostrzedz kominy większego torpedowca, który sunął na tle lasu wimskiego w odległości jakichś czterech mil.

— Jan czekał dalszych strzałów; nie bał się ich, tylko czekał czy jeszcze będą strzelać. Widział mostek torpedowca, więc i oni, o ile posługują się lornetką muszą widzieć go. Ale nie był pewny. Znał wartość roboty Moskali i nie ufał im.

— Jednak nie strzelano i niebawem trzy kominy torpedowca zlały się w jeden, z krzyżem przedniego masztu nad nim. Pędził teraz ku niemu. Jan nie wierzył swoim oczom. Zdawało mu się chwilami, że torpedowiec stoi w miejscu, że celuje z czołowego działa. Ale nie! Oto widać już chorągiewki sygnałowe na maszcie. Pewnie się tłómaczy przed dowódca czemu przerwał ćwiczenia. Otóż i ludzie na pokładzie, kapitan na mostku. Jak ślicznie ten torpedowiec rozbija fale, zlewając sobie niemi pokład do samych kominów.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Jana zdjęto z tratwy z wielką trudnością. Łodzi nie podobna było opuścić z powodu wielkiego falowania. Natomiast torpedowiec zbliżył się nieco z tyłu i cisnął Janowi procówkę, cienką linkę z poduszeczką piasku na końcu. Jan zdobył się jeszcze na to, by zabrać procówkę i wciągnąć za nią grubszą cumę. Uwiązał dwukrotnie cumę o belkę i czekał aż torpedowiec przywindował się ostrożnie do tratwy.

Za chwilę dwóch tęgich drabów wniosło go owiniętego w kołdrę do ciepłej kajuty. Łyk konjaku wprawił go w stan lekkiego omdlenia.

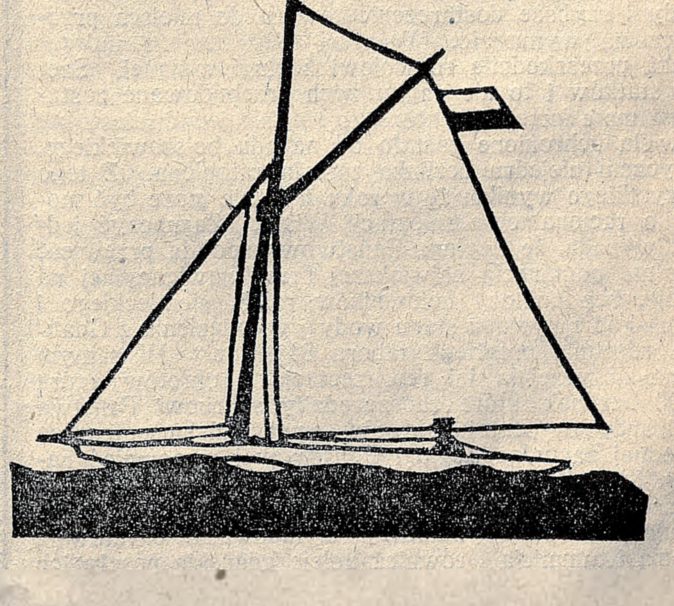
— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Przechorował ciężko miesiąc cały. Zaś bracia L. zginęli wszyscy. Wyrzuciło ich ciała nazajutrz przy ujściu rzeki Brygity, pod Wimsem. Jachtu nie znaleziono. Musiał zatonąć w miejscu wypadku na głebości dwudziestu metrów.

Jacht „Kondor" według Jana zatonął dlatego, że napotkał wicher powrotny, który go powrócił pokładem ku falom, zaś jacht miał źle uszczelniony zrąb i pokład. Rzeczoznawcy jacht-clubu rewelskiego całkowicie to zdanie podzielają.

Młodsza córka Larsena, dowiedziawszy się o wypadku w ukryciu płakała przez kilka dni. Stary Olaf czegoś się domyślał, bo uważał na nią pilnie: wszak nie miała już matki i mogło się co przydarzyć. Ale po kilku dniach uspokoił się Larsen widząc, że próżne były jego niepokoje. Dziewczynie śniły się jeszcze przez jakiś czas topielce a żal do losu, który jej zabrał mądrego urodzego chłopca z miasta, ściskał ją nieraz za serce. — „A może to i lepiej, że tak się stało", myślał Larsen, ale potępiał się w duszy za złą wolę.

Za pół roku wszystkich Szwedów z wyspy wywłaszczono. Zarobili na tem; mogliby przejść na Dagö lub na ląd i nabyć sobie korzystnie posiadłość. Nie zechcieli jednak. Czuli, że na lądzie dzieci ich, już teraz dwujęzyczni, zostaną Estończykami. Głos krwi przemógł i powędrowali do Szwecji. Larsen osiadł gdzieś w szcherach Svearik'u. Nie pilotuje już, nie znając tamecznych dojazdów. Larsenówna najmłodsza wyszła dawno za mąż i dziś już całkiem źle pamięta cały ten smutny wypadek. Tylko gdy mąż jej, dzielny, pracowity rybak o silnych barkach i wesołej jasnookiej twarzy ze swym kutrem w burzę długo leży na zewnętrznych szcherach, zwraca się ona wówczas twarzą do Męki Pańskiej z napisami polskiemi i klęczącemi aniołami i przypomina sobie ów wieczór i to wspomnienie straszy ją okropnie a wyczuwa wówczas siłą duszy kobiecej, jak niepewnem jst wszystko to, co posiada i jak wielce zależy ono od sprawiedliwej ręki Wszechmogącego.



stytucją żeglugową, lecz spotkał się z bardzo dziwnemi poglądami. Firma Johannes Ick twierdziła, że na razie z rządem polskim układać się nie może ponieważ pewien neutralny obywatel polski, w kołach żeglugowych dobrze znany, wziął na siebie zobowiązanie w sprawie przeprowadzenia „korzystnych" kontraktów z rządem polskim na cały tabor tej firmy. Wobec tego Rząd polski nie mógł dalej się układać z firmą Joh. Ick i pozostawił ją na uboczu. Tem się też tłumaczy bezczynność flotylli Joh. Icka w tym roku. W następnym roku organizatorzy polscy pokazali, że Polska mogła się bardzo dobrze obyć bez pomocy takich gdańszczan.

Sezon nawigacyjny roku 1920 się rozpoczął i pierwsze 46 berlinek obładowanych wyruszyć miało w drogę, lecz niestety Żegluga Państwowa nie miała możliwości zdać pierwszej próby swej sprawności, ponieważ poza tą ilością nie było żadnej żywności amerykańskiej w kraju a państwu groziły strejki. Należało więc żywność przeładować do wagonów i w kilku dniach przewieść do miejsc najwięcej zagrożonych głodem.

Tu dodać musimy jeszcze kilka słów o demoralizacji szyprów przez Niemców. W ogólnej liczbie wszystkich szyprów była połowa Niemców, którzy nie mieli najmniejszej chęci ponieść choć drobne ofiary na rzecz Polski. Podburzając swych kolegów polskich w duchu rewolucji niemieckiej wywołali dużo nieprzychylności z ich strony. Na proponowane wynagrodzenie Żeglugi Polskiej za przewiezioną ilość towarów nie godzili się, żądali natomiast kategorycznie wyższego wynagrodzenia dziennego i pozatem zapłaty od zagwarantowanej liczby uskutecznionych tonno-kilometrów. Ponieważ wszystko było u nas jeszcze młode i słabe, Rząd polski niechcąc stosować gwałtu, uwzględnić musiał ich żądanie, wychodząc z założenia, że strajk by go naraził na większe jeszcze nieprzyjemności, gdyż cała eskadra okrętów amerykańskich była w drodze a postój jednego statku kosztował przy ówczesnym stanie marki polskiej miljony.

Rok 1920 był dla żeglugi rzecznej tak w Niemczech jak i w Polsce do lat bardzo niekorzystnych. Z powodu posuchy żegluga na Wiśle była bardzo utrudniona, okrętów przybywało do Gdańska coraz więcej, koleje polskie były na usługach armji, spichlerze w Gdańsku przepełnione, a ratować można było sytuację w ten sposób, że używało się berlinek jako składy, gdyż połączone to było z mniejsze ryzykiem kradzieży i zaoszczędzeniem pieniędzy za postoje okrętów. I tutaj Żegluga Państwowa zdobyła sobie zasługi nieocenione. Umiała ona zawsze skoncentrować swój tabor tam, gdzie był on w danej chwili najpotrzebniejszy, tj. raz do rozładowania okrętu, drugi zaś do odciążenia berlinek na górnym i średnim odcinku Wisły, jak to stan wody i szybsze dostarczenie towaru do miejsca przeznaczenia wymagało. W roku 1920 inwazja bolszewicka przeszkodziła rozwojowi żeglugi wiślanej. Szereg statków i to nie najgorszych przebudowane zostały na małe fortece, w której to roli nie jedno miasto na Powiślu uchronione zostało od napadu bolszewickiego, przyczem niejedna berlinka została zatopiona. Z tego wszystkiego wynika, że w roku 1920 nie może być mowy o racjonalnej eksploatacji Wisły. Zaznaczyć jednak wypada, że Żegluga Państwowa zdołała przewieść pomimo pominięcia największej firmy nawigacyjnej na Wiśle, bez pomocy holowników rządu niemieckiego i przeszkód z powodu stanu wody i wywiezienia z Gdańska rdzennie polskiego taboru 84 000 t. W samym Gdańsku przejęła jej reprezentacja z okrętów zgórą 2 400 berlinek, które zaoszczędziły skarbowi Państwa miljardy za postoje okrętów amerykańskich. Jeszcze o jednej zasłudze Żeglugi Państwowej wspomnieć należy. Kiedy krew żołnierza polskiego lała się na froncie bolszewickim i koalicja dążyła z pomocą choć nikłą, gdańscy robotnicy odmówili wyładowania okrętów z bronią i amunicją i również koleje gdańskie poszły ich śladem. Za pomocą wojska koalicyjnego i urzędników Żeglugi Polskiej załadowano berlinki i wysłano je do Tczewa, pomimo gróźb wysadzenia transportów w powietrze. Nie jesteśmy zwolennikami żadnych upaństwowień życia gospodarczego, do czego i żeglugę rzeczną zaliczyć należy, lecz przyznać musimy, że w takich chwilach, trudnych dla Polski upaństwowienie żeglugi było może jej zbawieniem.

Nadchodzi rok 1921. Polska już nie potrzebuje tyle żywności zagranicznej jak w latach ubiegłych a koleje polskie zostały do tego stopnia zorganizowane, że Państwo nie było tak bardzo skazane na pomoc szyprów. nie potrzebując się obawiać jakichkolwiek wpływów zagranicznych, Żegluga Państwowa staje twardo i stawia szyprom swoje warunki, proponując im wynagrodzenie proporcjonalne do przewiezionego towaru odrzucając zaś wynagrodzenie dzienne, które wprowadziło tyle demoralizacji w koła żeglugowe. Właściciele berlinek nie orjentują się w sytuacji i nie wiedząc o stagnacji odrzucili tę propozycję i znaleźli się bez zarobku i wynajmowali berlinki jako składy. Utyskiwania późniejsze w prasie powstały na tem tle. Żegluga Państwowa, nie zawarłszy kontraktu z szyprami ani nie zapewniwszy sobie części towarów zagranicznych do przemozu, skazana była od tego czasu na żywot suchotniczy i jeżeli eksploatowała ona tylko część statków na dolnej i środkowej Wiśle, to nie było to jej zadaniem i czynniki miarodajne pomyślały o jej likwidacji. Oczywiście jest to zadanie trudne i do dziś nie znaleziono jeszcze formy należytego rozwiązania tej kwestji.

Mówi się dużo o inicjatywie prywatnej i wytyka się na każdym kroku, że inicjatywa rządu hamowała i hamuje rozwój żeglugi. W roku ubiegłym właściciele statku mieli prawo pracować na własny rachunek. Praktyka wykazała, że stosunki na wodzie się tak radykalnie zmieniły, że dziś jest bardzo trudno konkurować z koleją Cena węgla i robocizny uniemożliwia wszelką kalkulację. Będzie trzeba nadzwyczajnej organizacji, dużo dobrej woli i ofiarności ze strony właścicieli berlinek, aby wybrnąć z tego położenia i postawić żeglugę rzeczną na właściwym poziomie. Jak się dowiadujemy, utworzyła się w Warszawie konsorcjum, do którego wchodzą 2 lub 3 banki, a które przyjęło od Żeglugi Państwowej około 20 statków parowych. Zaczynają oni pracę w chwili bardzo ciężkiej, ponieważ dowóz towarów zamorskich coraz więcej maleje. Stagnacja w handlu potrwać może jeszcze czas dłuższy. Polacy jednak przywykli do twardej walki i mamy nadzieję, że żegluga wiślana rozwinie się należycie.

Trzy urywki z pamiętnika dra Florjana Hłasko.

(Z książki „Morzami ku Polsce").

I. Między Kamczatką a Alaską.

Kanonierka wojenna o 150 ludziach załogi i kilku oficerach, rzucona na miesiące całe w szarą cieśninę Behringa, aby pilnować morza i połowu fok na wyspach Komandorskich przed Piratami Alaski, była łupiną na tych przestrzeniach fal. Zrzadka zachodziła ona do małego portu św. Piotra i Pawła na Kamczatce, aby zabrać prowizję i pocztę, która na psach tysiące wiorst szła śniegami z dalekich miast Syberji.

Ląd kamczacki, mogący pomieścić kilka wielkich państw Europy, jest olbrzymim obrazem przestrzeni, rozpływającej się w firmamencie zachodu, gdy się patrzy nań z wierzchołka gór nadbrzeżnych z pod stóp wygasłego wulkanu.

Biel śniegów i szara stal wód toną gdzieś w wieczystej dali świata i wzrok nie może odgadnąć ich końca. Nieraz od Kamczatki do Alaski przelatują wiatry uporczywe i wichry śnieżne. Jeżeli jesteśmy w drodze i nie

zdążymy schronić się do zaciszniejszej zatoki, wichry rzucą w duszę trwogę.

Kanonierka, mająca pod sobą głęboki grób wodny, nad sobą skłębione chmury, a dokoła szary świt dnia lub czarny mrok nocy, jest na łasce okrutnego żywiołu.

Cał drży i waha się; w małej kajucie oficerskiej nagle przechylają się stoły i talerze z brzękiem spadają; ręka chwyta kurczowo pierwszą poręcz; stojący człowiek pada jakby w próżnię i zderza się z sąsiadem; czasem gaśnie światło i trzeba poomacku szukać ścian.

Na pokładzie jeszcze gorzej; załoga, otulona w kożuchy i płaszcze nieprzemakalne, z trudem przesuwa się po nim, a szalony bałwan przelewa się przez ludzi, chwytając ich w zimne uściski; tylko palacze w głębi statku niewzruszenie podrzucają węgiel pod maszyny w ustawicznem gorącu.

Wiemy, że metalowy kadłub statku wytrzyma nawał wód, które go chcą rozbić; ale zarazem wiemy, że wszystko być może w tym wichrze: mogą wybuchnąć kotły, mogą rafy nieznane przebić dno, mogą jakieś straszne wstrząsy szalejącej natury wywrócić naszą łupinę.

Ludzie są zdeterminowani w tym boju z wodnym żywiołem na wszystko; mówią do siebie rzadko i krótko. Gdy burze przejdą, powiedzą: „morze grało z nami w śmierć".

Monotonny byt na statku wojennym w ciągu długich miesięcy zespala ludzi ze sobą, a oficerów z załogą. Wytwarza się większa spójnia między charakterami pokrewnemi i nawet dusze skryte więcej się udzielają innym. Załoga składała się przeważnie z Syberyjczyków, rasy odmiennej od Rosjan europejskich; było także paru Łotyszów i Estończyk.

Służbę wykonywano poprawnie; ale kapitan — Niemiec nie cieszył się sympatjami, był bowiem sztywnym formalistą i myślał o karjerze admiralskiej. Przechodził ten „stage" na statku nie z zamiłowania do morza, lecz dla tradycji służbowych, które obowiązywały w jego rodzinie, gdzie kastowa karjera kronsztadzkiego marynarza była regułą. Miał tylko jednego powiernika wśród oficerów; inni wkładali białe rękawiczki, ile razy mieli stawić się w jego kajucie.

Gdy mnie odwołano ze statku do Władywostoku, wieczorem pożegnał mnie zimno; nazajutrz o 8 rano łódź miała mnie zawieźć do brzegu Kamczatki. Pamiętam ten szary poranek, gdy oficerowie ściskali mi ręce. Nagle ku ich zdumieniu rozległa się pobudka i komenda starszych żołnierzy: cała załoga na pokładzie, w szyku honorowym. Pamiętam zbielałą twarz kapitana, który szybko wyszedł na pokład i pamiętam twardy meldunek starszego marynarza młodszemu oficerowi: „załoga żegna doktora". Orkiestra już grała.

Grozy niesubordynacji uniknął kapitan ostrym rozkazem potwierdzenia. Zeszedłem do łodzi z okrzykami „hurra". Potem w Petersburgu pokazał mi szef służby sanitarnej doniesienie tego Niemca, że jestem rewolucjonistą i Polakiem i raport władzy, że doniesienie jest wynikiem osobistej zemsty.

Dzielni Syberyjczycy, wasz cichy bunt uczcił nie mnie, ale moją Ojczyznę. Dla siebie byłem Polakiem, dla was lekarzem i przyjacielem na bezmiarach północy, gdzie nam groziło wspólne niebezpieczeństwo burz i chorób i gdzie lodowata śmierć zaglądała nam w oczy.

Człowiek, który widział bezgraniczne przestwory polarnego nieba i fale północnych mórz na bezkreśnych płaszczyznach oceanu, szumiącego między Kamczatką i Alaską w bezustannym smutku mgieł i w rzadkich okresach jasnych dni, widział przedsienia wieczności.

Boże, który wiedziesz ludzi na te olbrzymie pustynie wód i otwierasz ich duszom dziwną świadomość Twego wiekuistego istnienia, Ty jesteś Stwórca wszechświata i od Twej woli wszystko zależy. ,

II. Terremoto w Mesynie.

W nocy 28 grudnia 1908 roku eskadra spoczywała w małym sycylijskim porcie Augusta, o kilka mil od Mesyny.

Nagle szybki przypływ wody wzniósł okręty w górę i potem opadł znowu.

Zerwałem się z łoża; inni także wstali i wyszli na pokład. Świtał już blady poranek, gdy z portu nadeszła straszna wieść o Mesynie, nawiedzonej przez „terremoto", trzęsienie ziemi, które drgnęło pod niedalekim wulkanem. Krążowniki całym pędem pary popłynęły na północ i za godzinę ukazało się naszym oczom wielkie miasto na górzystym grzegu.

Było to już cmentarzysko olbrzymie, bezkształtne, groźne. Dziesiątki ulic i tysiące kamienic, kościoły, pałace, koszary — wszystko to leżało w wielkich ruinach, grzebiąc pod sobą sto pięćdziesiąt tysięcy ludzi, którzy zginęli nagle w śnie, roztrzaskani walącemi się murami, uduszeni gruzami, dymem pożarów i obsypującą się ziemią. A w miasteczkach przeciwległej Kalabrji i okolicach zginęło jeszcze pięćdziesiąt tysięcy ludzi.

Byliśmy pierwsi, którzy wylądowali na napół zburzonej przystani. Sanitarjusze biegli z noszami ku pierwszym rozwalonym murom, skąd rozlegały się jęki rannych, dźwigali okaleczone ciała do stołów operacyjnych. Biel szpitalna na mnie zaczerwieniła się krwią... Okropne kalectwa i rany, stokroć straszniejsze niż na wojnie, wołały do nieba o miłosierdzie.

Zapytałem siebie, czy Bóg jest w gniewie miłosierny? Taką była Jego wola, aby lud Mesyny zginął i żeby tylko mniejszość jego ocalała.

Pracowaliśmy nieustannie. Wkrótce przybyli lekarze z krążowników angielskiego; przybyli król i królowa, piechota włoska rozciągała straż nad zburzonem miastem, które czasem jeszcze słabo drgało ku przerażeniu ludzi, jakby zapowiadając nowy wybuch.

Tysiące ofiar odkopywano z pod gruzów, opatrywano, przenoszono na statki i odsyłano do szpitali w Neapolu. Królowa wygrzebywała ranne dzieci i schylała się na ich biednemi ciałkami obok mnie. W oczach tej miłosiernej kobiety przebłyskiwały łzy, a król patrzał przed siebie surowo, zrzadka wydając rozkazy i mówiąc do otaczających: „coraggio" (odwagi).

W dalszych dzielnicach miasta czasem padł strzał. To wojsko kładło trupem grabieżców, którzy szukali żeru i zdzierali kosztowności z umarłych mesyńczyków.

Widziałem roztwarte czeluście domów i nieme sceny, które zmuszały serce drgać żalem. Oto ubogie mieszkanie robotnika: na łożu żona z dziećmi, przytłoczona sufitem, na podłodze on sam, z rozłożonemi szeroko rękami. Życie ich odleciało, a oni jakby jeszcze mieszkali w swojem ognisku.

A dalej willa zamożnych: piękna młoda patrycjuszka z rozwianą falą czarnych włosów, siedząca jeszcze w złoconym fotelu i rażona w głowę ciosem ciężkiej, pochylonej nad nią szafy...

Z wnętrza sklepów jaśnieją barwy wzorzystych materyj; gdzieniegdzie jeszcze chwieją się na wietrze girlandy świeżych kwiatów; w zaułku trupy psów, koni, kóz; strawiony ogniem klasztor patrzy pękniętemi źrenicami kolorowych okien; pod nogami się obsuwają kupy cegieł i piasku, strzaskane drzewa tamują drogę...

Jakiś mur nagle wali się na mnie. Cudem unikam śmierci niechybnej, od której dzieliła mnie sekunda; mam tylko ramię draśnięte.

Trudno iść dalej; wracam do portu, gdzie wciąż tworzy się dzieło miłosierdzia ludzkiego, ratującego pozostałe przy życiu ofiary tego dopustu Pańskiego.

Tajemnicę groźnego wstrząsu dna morskiego pod Mesyną i wyspami Liparskiemi zna dymiący w pobliżu wulkan Etny, który jej nie wyjawia. Geologowie wiedzą, że w tej części morza Śródziemnego pod powierzchnią fal pod błogosławioną Sycylją, Kalabrją i Neapolem wiruje od wieków ogień podziemny, który kiedyś

dawniej zalał lawą Pompeję, a teraz nagłem drgnięciem skorupy ziemskiej zburzył kwitnącą Mesynę. Ty, Boże, wiesz, co czynisz, gdy pozwalasz rozpętać się siłom natury.

III. Powrót na przywrócone Polsce morze.

Ziścił się na jawie sen mojego dzieciństwa: morze polskie jest wolne. Ustała wielka wojna, o którą się modlił Mickiewicz; na paktach pokoju położono podpisy uroczyste narodów, a wśród nich polskiego i niemieckiego; na brzegach pomorskich opadł sztandar Germanji, a na jego miejscu powiewa wskrzeszona bandera mojej niepodległej Ojczyzny. Konie polskich jeźdźców kopytami dotknęły fal polskiego morza; wódz polski rzucił złoty pierścień w jego głębie, symbol ponownych zaślubin polskiej ziemi z polskiem morzem.

Wszak to polski admirał wezwał mnie. I oto postać moja przyoblekła się w mundur polskiego marynarza; na moich rękawach lśnią z angielska złote naszycia, połyskujące w polskiem słońcu; na mojej polskiej czapce srebrzy się mój orzeł w złotym otoku i salutuje mi polski marynarz o jasnych oczach. Bóg, który przez dwadzieścia lat wiódł mnie po oceanach świata i ochronił w bitwach i burzach, teraz roztworzył przede mną błękity polskiego morza i polskiego nieba.

W słoneczny dzień staję w szumnym wietrze na złotych piaskach, skąpanych w toni wód i czytam w niej, jak w cudownej księdze przeszłości i przyszłości.

Nagle, o morze, rzucasz na mnie falę
I deszczem pereł całujesz iskrzącym
Twarz moją, w której dawne stygną żale;
O morze, czynisz mię szczęsnym i drżącym.

Księga morza ma wspaniałe karty, pełne barw i ruchu.

W letnich świtach budzi się morze szmerem fal i blado-różowa mglistość Wschodu zaczerwieni się purpurą obłoków; strzeli z toni wód złocisty dysk i ukaże się słońce, płonące w odwiecznych przestworzach, nieśmiertelne, życiodajne słońce, które śle jasne swe gońce srebrnemi grzbietami fal ku ziemi.

Rozpala się majestat dnia na całym kręgu kuli ziemskiej. Na wielkie łona oceanów, na tytaniczne załomy gór, na bezkres lądów i na ogromy puszcz, na skalne zbocza wysp odludnych, na senne piaski Sahary, na stepy i prerje nieskończone, na pola biegunów, skrzące się wiecznemi lodami — schodzą zorze, rozblaski i żary słońca, które świeci morzom całego świata.

W ciche, marzące wieczory na widnokręgach Zachodu ciemnieją szafiry niebios, gdy słońce kładzie królewską głowę na pierś morza, aby nazajutrz znowu wstać z falnego łoża wód i słać ku ziemi nowe zorze. Tak co dnia przechodzi nad morzem słońce, wciąż idące w wieczną dal.

Ze wszystkich krańców ziemi wieje ku morzu duch tęsknoty i płynie ze srebrnemi obłokami ku jego brzegom poszum wichrów z wielkich grzbietów górskich, a z łanów kwitnących balsam zbóż i westchnienia kwiatów. I z miast ogromnych lecą ustawiczne głosy życia ludzkiego ku morzu.

A gdy słońce zasnują, stalowo-szare kłęby chmur i nad światem zawiśnie niskie niebo, nabrzmiałe łzami bezustannych deszczów, morze otuli się w bezgraniczną szatę smutku i wtedy dusza ludzka marzy znowu o powrocie gorejącego w przestworach słońca.

W ponurych dniach zimy pluszcze morze czarnoszaremi grzbietami fal o piaski i skały — morze surowe i niespokojne pod wielkiemi zwałami chmur ciężkich, jak ołów. Ale i wtedy morze wciąż mówi o swoich tajniach niezgłębionych.

I błyśnie znowu słońce, a na morze spłynie triumfalna jasność wiosennego nieba i płomienny żar lata.

W upalnych tchnieniach wiatrów zerwie się nagle burza, wspaniała w swej grozie, gdy w grzmocie piorunów i w ogniu błyskawic toczą się ku brzegom rozszalałe hufy olbrzymich gór wodnych i z przeciągłym szumem rozbijają się o ziemię. Aż przyjdzie znowu cudowna cisza w szacie promienistej, w uśmiechach pogodnego słońca, a potem nastanie kojące milczenie nocy. Noc roztoczy nad żeglarzem ciemny szafir tajemniczych eterów, gdzie w bezdenności wieków płoną gwiazdy i konstelacje nieznanych światów i płynie wielki srebrny księżyc, przeglądający się w morzach sennego świata.

Od brzegów morskich wiodą żeglarza szlaki morskie na nieskończone przestrzenie globu: ku dalekim, czarownym lądom, pełnym przepychu natury, i ku wielkim pustyniom biegunowym, gdzie świecą zorze polarne. Wiodą te szlaki morskie na bezmierne ogromy oceanu Spokojnego, na płaszczyzny Atlantyku i na niezbadane fale antypodów.

Karta morza, cudowna, tajemnicza i bezkreśna rozwarła się znowu przed Polską. W słonecznym promieniu przychodzą odbłyski dawnych kart morza polskiego, już zapomnianych; oto dziś poruszył je w dali morskiej wiew letniego rana i zeszły z nich jasne duchy polskich żeglarzy, kiedyś płynących śmiało na swoich statkach drewnianych do mroźnej Grenlandji i na ciepłe morze, a teraz radośnie lecących na opalowych obłokach do brzegu zmartwychwstałej Ojczyzny i muskających niewidzialną dłonią jej piękną banderę, która powiewa na wzgórzach pomorskich.

Rozstąpiły się więc zastępy sił obcych, które przed wiekiem zwarły się na tej ziemi pomorskiej, aby ją oderwać od ciebie, Polsko. Wróciła ta ziemia do swej wielkiej macierzy i oddychasz teraz, Polsko, tym wolnym dostępem do morza, które jest wielkim światem wszystkich narodów.

Nie zawrą się nigdy zastępy sił wrogich nad polskiem morzem, jeżeli będziesz zawsze tu czuwała, Polsko!

Wy, którzy czytacie te karty, zaufajcie mym słowom, albowiem widziałem wszystkie morza i wszystkie narody morskie i wiem, że morze jest darem Boga, którego strzeże duch narodów całem napięciem energji i myśli.

Tak małe wyspy Albionu i Nipponu stały się przez morze potęgami świata; małe narody nadmorskie zdobyły sobie dobrobyt; wielkie kraje utraciły dawną chwałę, gdy ich duch żeglarski osłabł.

Ojczyzno moja, pamiętaj zawsze o polskiem morzu!

Kołowce i śrubowce w żegludze śródlądowej.

Kołowcami zwiemy okręty, które poruszają się za pomocą kół łopatkowych, urządzonych u boków lub też u tyłu statku, zaś śrubowcami okręty, przy których parcie na wodę, konieczne do posuwania się statku naprzód, wytwarza się za pomocą propeleru śrubowego.

Dla żeglugi morskiej, przynajmniej o ile chodzi o statki żeglugi oceanicznej, nie używa się kołowców wcale już od połowy zeszłego stulecia. Wystające koła i komory kołowe, wystawione na działanie silnych fal morskich, z natury rzeczy doznawały częstszych uszkodzeń. Koła, zwłaszcza boczne, utrudniają manewrowanie większych okrętów w basenach portowych i są przeszkodą przy ładowaniu i wyładowaniu. Do tego dochodzi, że sprawność użyteczna kół zmniejsza się dość znacznie, skoro ich zanurzenie jest większe lub mniejsze aniżeli zanurzenie przyjęte przy obliczeniu i konstrukcji. Moment ten jest ważny zwłaszcza przy morskich okrętach towarowych. Te ujemne właściwości nie są związane z zapędem śrubowym, ponieważ śruba jest urządzona zupełnie pod powierzchnią wody u rufy okrętu, a więc na miejscu najwięcej zabezpieczonem. Jeżeli jeszcze sobie pozatem uprzytomnimy, że zapęd kół łopatkowych wymaga z względu na konieczną małą ilość obrotów, cięższych i zatem droższych maszyn niż zapęd propeleru śrubowego, wten-

czas w zupełności zrozumiałem będzie, dlaczego kołowce w żegludze morskiej zostały zupełnie wyparte przez śrubowce.

Inaczej jest w żegludze śródlądowej. Zwłaszcza w żegludze na rzekach nieregularnych kołowce zatrzymały do dziś dnia swą rolę dominującą. Polega to na tem, że kołowce pracują jeszcze jako tako racjonalnie na wodach o głębokości poniżej 1 metra aż do granicy 0,5 metra. Właściwości kołowców, tak ujemne dla żeglugi morskiej, nie dają się we znaki przy stosunkowo małych statkach żeglugi śródlądowej, zwłaszcza też z tego powodu, że statki z własnym zapędem maszynowym nie są tu zarazem statkami frachtowymi, lecz służą przeważnie do holowania berlinek. Przy kołowcach rozróżniamy dwa rodzaje, mianowicie statki z urządzeniem kół bocznych i statki z kołami tylnemi. Średnica zewnętrzna kół tak bocznych, jak tylnych, zależna jest w pewnej mierze od dozwolonego zanurzenia się statku, gdyż koło nie może się głębiej zanurzać, aniżeli dno kadłuba okrętowego. Dziś niemal wyłącznie w użyciu są koła z łopatkami ruchomemi, gdyż ten system zapewnia należyte, racjonalne działanie łopatki w każdej pozycji podczas biegu przez wodę. Sprawność użyteczna kół o wielkiej średnicy zewnętrznej jest większa niż u kół z małą średnicą zewnętrzną. Na jeziorach północnej Ameryki kursują kołowce o średnicy kół od 10 do 12 metrów. W warunkach żeglugi śródlądowej europejskiej możliwe jest zastosowanie kół o zaledwie połowie powyżej podanej średnicy. Nowoczesne silne holowniki na rzekach europejskich mają koła o średnicy 2,5 do 3,0 metr. z 7 do 8 łopatkami przy 30 do 40 obrotach maszyny na minutę. Urządzenie kół bocznych ma tą zaletę, że koła nie wpływają na kształty kadłuba okrętowego jako takiego. Dziób i rufa statku mogą otrzymać takie smukłe linje, jakie są wskazane ze względu na osiągnięcie najmniejszego oporu w wodzie i z względu na dobre przymioty sternicze. Zazwyczaj zastosowuje się przy tego rodzaju kołowcach dziób i rufę w kształcie klinu.

Kołowce z urządzeniem kół tylnych były wprawdzie już w użyciu przed 100 laty. Budowę tą jednak zaniechano z czasem zupełnie przy większych statkach. Urządzenie koła tylnego, zwłaszcza tegoż przymocowanie wymagało szerokiej rufy. Dla steru niema tam należytego miejsca, a szeroki kształt rufy utrudnia dopływ wody do steru. Pozatem działanie koła powoduje odessanie wody z pod rufy statku, stąd tylna część statku takiego opada dość znacznie podczas jazdy. Objaw ten niejednokrotnie dawał się fatalnie we znaki na płytkich rzekach. — Dopiero zastosowanie dwu oddzielnych kół tylnych ulepszyło przymioty tego rodzaju zapędu tak znacznie, że od lat 20 statków z kołami tylnemi używa się najkorzystniej w żegludze na płytkich i wąskich rzekach, zaś w normalnych warunkach żeglugi śródlądowej traktowane są one jako równorzędne z statkami z kołami bocznemi. Zastosowanie dwu oddzielnych kół tylnych umożliwiło przeprowadzenie rufy między kołami w kształcie ogona, przez co uzyskano nie tylko dobre oparcie dla łożysk wału zapędowego, ale również korzystne urządzenie steru.

Śrubowce ukazały się w żegludze śródlądowej mniej więcej przed 50 laty. Jest rzeczą ustaloną, że przy głębokościach wody ponad 1,5 metra śrubowce pracują korzystniej i racjonalniej niż kołowce. Odnosi się to zwłaszcza do statków o 2 śrubach zapędowych i dla statków z urządzeniem rufy tunelowej. Średnica zewnętrzna propeleru śrubowego zależna jest od przewidzianego zanurzenia się statku. Skoro śruba nie jest całkowicie zanurzoną, ssie ona podczas ruchu za sobą powietrze, a to oddziałuje bardzo niekorzystnie na sprawność użyteczną zapędu. Ponieważ na rzekach zwłaszcza nieuregulowanych liczyć się trzeba z głębokościami znacznie mniejszemi aniżeli 1,5 metra, dążności fachowców szły oczywiście w tym kierunku, by dostosować zapęd śruby do ruchu na wodach o głębokości 1 metra i mniej. U większych statków przy tak małem zanurzeniu śmigi propeleru z konieczności wystawać muszą ponad powierzchnię wody. Chodziło więc o to, żeby mimo tego warunku zapobiec ssaniu powietrza przez śrubę. Cel ten osięgnięto mniej lub więcej przy zastosowaniu tak zwanych śrub turbinowych i przy urządzeniu rufy tunelowej.

Śruby turbinowe pracują w komorach cylindrowych w rodzaju rur. Stąd woda około propeleru pozostaje podczas ruchu skupioną i występuje z śruby wzgl. z rury w kierunku jej osi. Ażeby parcie w kierunku osi jeszcze podnieść, urządzono przy niektórych statkach naprzeciw ruchomego propeleru nieruchome koło kierownicze dla wody występującej, niemal zupełnie tak jak przy turbinach wodnych. Stąd przyjęła się nazwa śruby „turbinowej". Jednak przy tego rodzaju urządzeniu wychylenie się śruby ponad powierzchnię wody może być tylko nieznaczne.

Natomiast urządzenie tak zwanej rufy tunelowej zezwala na znacznie większą średnicę śruby aniżeli wynosi zanurzenie się statku. Propeler śrubowy pracuje tu w specjalnem sklepieniu rufy. Doświadczenie wykazało, że powietrze znajdujące się w czasie postoju w sklepieniu ponad powierzchnią wody już po kilku obrotach śruby zostaje stamtąd wyparte, a przestrzeń pod sklepieniem zapełnia się całkowicie wodą, tak iż propeler w tym tunelu pracuje z tym samym efektem jak w głębokości wody, równającej się wysokości sklepienia. Urządzenie rufy tunelowej z biegiem czasu przechodziło różne modyfikacje, którym jednak jest wspólna ta ujemna strona, że rufa tunelowa powoduje skomplikowane kształty tylnej części statku. Stąd wynikają trudności przy budowie, a jeszcze większe przy ewentualnych reparacjach w tej części statku. Wszelkie trudności są związane z kosztami. Dziś jeszcze twierdzić nie można, żeby urządzenie rufy tunelowej miało szerokie zastosowanie w żegludze śródlądowej.

Z powyższego krótkiego przeglądu wynika, że w warunkach naszej żeglugi śródlądowej, zwłaszcza na nieuregulowanej części Wisły i jej dopływach jeszcze nadługo kołowce zatrzymają swą rolę dominującą jako holowniki i statki pasażerskie. O ile chodzi o statki, które kursować mają również na wąskich rzekach bocznych, należy zastosować zapęd z tylnemi kołami.

Inż. Franciszek Fojut.

Strąd, ląd, kraj.

Notatka językowa.

Lud kaszubski zowie **strądem** wogóle brzeg morski, w szczególności zaś płaskie otwarte nadmorze, które w ostatnich latach zyskało u naszego wykształconego ogółu pod wpływem francuszczyzny miano **plaży.** Otóż strąd winien zdobyć sobie w naszym języku potocznym i książkowym zupełne prawo obywatelstwa, gdyż nie jest on bynajmniej nowszem zapożyczeniem z niemieckiego, lecz ma za sobą **kilkuwiekową tradycję.**

Nazwa ta nie jest młodszą od powszechnie przyjętego **lądu,** o którym już pisarz XVI w. Klonowicz powiada:

Ziemia **ląd** zdawna, — stara to niemczyzna,
Którą i nasza przyjęła Ojczyzna,
Także też i brzeg główny w swej mowie
Flis lądem zowie.

. . . .

W polskich dokumentach skarbowych i sądowych XVI i XVIII w. stale napotykamy nazwę: strąd. Znajdujemy tam nadto **sołtysa strądowego,** a nawet **starszego strądzkiego,** na oznaczenie oficjalisty zamku puckiego, który miał sobie powierzony dozór brzegu mor-

skiego i był przełożonym owych sołtysów (por. niem. Strandhauptmann). Jeżeli zaś nie możemy odszukać strądu u naszych dawnych pisarzy albo w cennym dziele Lindego, to jedynie dla tego, żeśmy zawsze swojskie morze i nadmorze mieli w zaniedbaniu. Naprawia wszakże ten błąd nowsza literatura, gdyż strąd zna zarówno Artur Gruszecki w powieści „Tam, gdzie się Wisła kończy", jak i Wacław Sieroszewski w utworze „Beniowski".

Ale nie dość na tem: ponieważ lud nasz nadmorski mówi, że „statek zastrądował" (osiadł na przybrzeżnej mieliźnie), więc to wyrażenie w braku innego powinno stać się dla nas technicznem, tak samo jak nikogo już nie razi „lądowanie", mające podwójne znaczenie: wysiadanie na brzeg i występowanie z brzegów (o rzece). Rzecz charakterystyczna, że Kaszubi nadbałtyccy nie mówią „ląd", lecz zachowali w tem znaczeniu wyraz swojski **kraj:** rybacy więc zowią mieszkańców pobliskich wsi nadmorskich „ludźmi z kraju", o statku, płynącym do lądu, mówią, iż „bieży pod kraj", a wyniosły ląd przy wsi Swarzewie jest dla nich „wysokim krajem". Wśród naszych żeglarzy rzecznych panuje natomiast bodaj wyłącznie ląd, który tylko rybacy na jeziorach lub stawach zowią jeszcze burtą („przykra burta" = ostry ląd, stromy brzeg).

Bolesław Ślaski.

Kilka fachowych uwag o holowaniu morskiem.

Poruszenie kwestji możliwości holowania berlinek na pełnem morzu, w styczniowym numerze „Żeglarza", w rzeczowych i wyczerpująco opracowanych artykułach przez J. Klejnot-Turskiego i St. Dłuskiego, muszą wywołać odpowiednie na ten temat dyskusje fachowców na szpaltach „Żeglarza", co bardzo jest pożądanem ze względu na konieczne wyświetlenie tego rodzaju żeglarstwa.

Otóż, chcąc się poniekąd przyczynić do rozwiązania powyższej kwestji, uważam za niezbędne podzielić się z Szanownymi Czytelnikami i fachowcami o własnych: spostrzeżeniach, doświadczeniach i konkluzjach na ten temat. Z całym naciskiem zaznaczam, że o holownictwie morskiem będę mówił tylko o takiem, jakie istniało w okresie pokojowym, przedwojennym, bo uważam, że, sporadyczne wypadki, zaobserwowane podczas wojny, nie mogą służyć kapitalistom i handlowcom jako argument dla rozbudowy takiej, a nie innej marynarki handlowej, jak długo praktyczne rezultaty takiego przymusowego holowania podczas wojny nie będą dostatecznie wyjaśnione.

Uważam się pod względem holowania o tyle kompetentnym, że, mając sposobność przez lat 12 obserwować na wodach europejskich, przez 2, — na wodach północno- i południowo-amerykańskich, przez 2, — na morzu zamkniętem (Kaspijskiem), przez ½ roku na Dalekim Wschodzie i ½ — na Białem morzu wraz z Oceanem Lodowatym, wszelkiego rodzaju żeglugę, — nie mogłem się dopatrzeć, by holownictwo na pełnem morzu w jakiemkolwiek bądź państwie należycie się rozwijało. Otóż w wodach europejskich, chociaż dość rzadko, lecz od czasu do czasu, daje się spostrzec jedna lub też nawet i dwie berlinki, morskie i ciągnione holownikiem, **ale tylko w porze letniej**, przez następne zaś trzy pory roku, t. j. jesień, zimę i wiosnę, żadne oko morskie ich nie dostrzeże, gdyż takich ryzykantów, jak holownik „Mottlau", wraz z berlinkami „Lima" i „Julma" jest bardzo niewiele, ponieważ w wymienionych trzech porach roku, najczęściej czeka ich los „Julmy".

Tylko no morzu Kaspijskiem holowanie przed wojną odbywało się z wyjątkiem 2—3 miesięcy zimowych (z powodu zamarzania Wołgi) prawie bez przerwy, to też pozwolę sobie opisać jedną z berlinek, która była, że się tak wyrażę, j-e-d-y-n-ą, pod względem technicznej doskonałości, na całe morze Kaspijskie. Była to berlinka morska pod nazwą „Kostroma" o pojemności mniej więcej 1000—1200 tonn, przerobiona z byłego parowca i należąca do Wschodniego T-wa Składów Towarowych. Powyższa berlinka, **posiadając wszystkie zalety i konstrukcję parowego statku** i będąc należycie skomórkowaną i zaopatrzoną w należne rurociągi, miała oprócz tego mały kocioł parowy dla poruszań mechanizmów pomocniczych, niezbędnych na tego rodzaju berlinkach, a więc: windy kotwicznej, pomp, steru etc., a najgłówniejsze, że posiadała maszynę holowniczą, zadaniem której było w razie nagłego szarpnięcia lub napięcia się liny holowniczej — luzować hol na kilka lub kilkanaście metrów, a następnie automatycznie nawijać go z powrotem, za pomocą pary, na wał holowniczy. Tym sposobem unikało się gwałtownych, podczas wielkiej fali, szarpnięć. Zaś na wypadek, gdyby z jakichkolwiek przyczyn na pewien czas ustała łączność „Kostromy" z holownikiem podczas burzy, — posiadała ona kompletne ożaglenie dwumasztowego szkunera, nie tak wielkiej powierzchni, aby się posuwać naprzód, lecz dostateczne, by się utrzymać w pozycji „na ciasnym wietrze" (niem. bei dem Winde, ang. upon the bow).

— Z powyższego Szan. Czytelnicy widzą, jak dodoskonałym typem morskiej berlinki była owa „Kostroma". Konieczność i wieloletnie doświadczenia morskie nakazały ją tak uzbroić, a nie inaczej, i tylko takie udoskonalenia pozwalały jej kursować po morzu w **każdej porze roku.** A jeżeli jeszcze nadmienię, że załoga jej składała się z kapitana, pomocnika i mechanika **dyplomowanych,** i 6-ciu ludzi niższej załogi należycie wyspecjalizowanych, to Sz. Czytelnicy wprost zdziwią się, gdy powiem, że owa „Kostroma", nie bacząc na swe doskonałości morsko-techniczno-personalne, była wprost przekleństwem na ustach wszystkich kapitanów i pomocników, nie wyłączając i piszącego powyższe, który w latach 1913—1914, przeszło 30 razy holował ją naładowaną ropałem parostatkami cysternowymi „Lubow" i „Paweł", będąc na służbie we Wschodniem T-wie, gdyż rok rocznie, pomimo wszelkich ostrożności, nie można było uniknąć 2—3 awaryj, zwłaszcza jesienią.

Tyle o berlince najlepszego typu, holowanie zaś wszelkich innych da się porównać z grą w karty: „udało się" — to dobrze, „nie udało się" — ha, to trudno!

Przeczytawszy powyższe, zapewne nie jeden z Sz. Czytelników zechce replikować temi słowy: „a czyż u nas nie możnaby coś podobnego stworzyć?" Owszem można i bardzo łatwo można, bo warsztatów i stoczni mamy na Bałtyku moc, lecz nie o to chodzi, ale o coś innego, a mianowicie: proszę mi znaleźć takie T-wo akcyjne, czy takiego finansistę, któryby zechciał: 1. **nabyć stary statek, 2. przerobić go na berlinkę morską** z kilkoma kompletnie izolowanymi przedziałami i całym systemem rur do przepompowywania ropy z jednej serji przedziałów do drugiej, jak tego wymaga nowoczesna nauka i towarzystwa asekuracyjne, by można było w drodze powrotnej, (wszak zawsze będzie iść próżną) przez odpowiednie zatapianie pewnych komórek, odholować ją bez szwanku i podczas złej pogody, i 3. **uzupełnić ją wszelkiemi niezbędnemi mechanizmami,** aby berlinka w zupełności mogła odpowiadać swemu celowi, a ręczę, że, gdy mu przedstawią kosztorys przeróbki takiego kadłuba, jego właściwą cenę (nie mówiąc już o holowniku) i kosztorys kompletnie nowego, specjalnie na ten przedmiot przeznaczonego statku, (bądź to parowiec czy też motorowy żaglowiec) to napewno zgodzi się na ten ostatni. A jeżeli dodam, że przez utrzymanie załogi na holowniku i berlince koszta utrzymania się zwiększą jak również powiększy się wielokrotnie **możliwość eksplozji czy też pożaru** niektórych gatunków ropy ze względu na to, że na berlince będzie nieuświadomiony należycie i jak zwykle wszystko lekceważący, z braku inteligencji, szyper, to z całą pe-

wnością twierdzę, że każdy finansista zrezygnuje z lokaty swego kapitału w tego rodzaju ryzykownem przedsiębiorstwie.

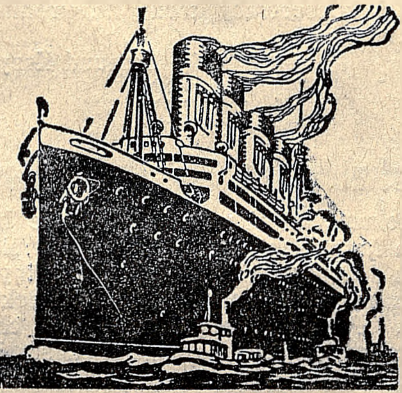
Ostatecznie, po przezwyciężeniu wszystkich wyżej pomienionych trudności, praktyka zaznacza, że, - takie żeglartwo wogóle, a na morzu Bałtyckiem w szczególności, — jest nadzwyczaj ryzykowne, niebezpieczne, z tej przyczyny, że porty Bałtyku, w przeciwieństwie do morza Kaspijskiego, leżą przeważnie w głębi kontynentu, wejścia mają wąskie i kręte, a więc i łatwiejsze dla awaryj podczas nieco silniejszego wiatru.

Mógł-by mnie się ktoś zapytać dla czego, mimo tych wszystkich technicznych i ekonomicznych trudności, jakie przedstawia żegluga holownicza, Rosja przed wojną zapoczątkowała ją na morzu Kaspijskiem i doprowadziła nawet do takiej doskonałości jaka przedstawia berlinka „Kostroma"?

Odpowiedź na to jest następująca: primo, na morzu Kaspijskiem **nie było stoczni dla budowy statków** i wskutek czego nowe statki musiały być sprowadzane z niesłychanemi trudnościami z zagranicy, lub też z Sormowo, co było połączone w jednym i drugim wypadku z ogromnemi kosztami i secundo, przerabiając kadłuby starych statków niezdatnych do użytku na berlinki, **wykorzystało się już materjał gotowy,** nie zmniejszając przy tem tonnażu żeglugi na tem morzu, a wkońcu wiadomem jest, że w naturze rosyjskiej leży wrodzony zmysł radzenia sobie prymitywnemi środkami i nieprzezwyciężony pęd do wszelkiego rodzaju „samodielszczyny".

Władysław Suski, kpt. mar. handl.

Reni (Rumunja), w czerwcu 1922 r.



Mechaniczne pogłębianie Wisły.

Długość mielizn, według Kostaneckiego, wynosi na tej sekcji Wisły przy głębokości 1,00 mtr. — 15,2 kilom. i przy głębokości 1,15 mtr. — 27,0 kil. pogłębiarki zaś taboru 2-giej sekcji Wołgi w 1907 r. pracowały przeciętnie 143 dni, wykopały 1 400 000 mtr. kub. piasku i pogłębiły 34,8 kil. kanału przy sile taboru 1100 mtr. kub. na godzinę pracy.

Przewidywać należy, że z powodu powodzi świętojańskiej, pogłębienie Wisły będzie trzeba powtarzać 2 razy w ciągu lata. Zato kanały szerokie na 80 mtr. na Wołdze, dostateczne dla pasażerskich statków o sile 1000 koni i o szybkości do 30 kilom. na godzinę, a dla barek długości do 160 mtr. mogą a powinny być na Wiśle zwężone, jak to ma miejsce na dopływach Wołgi.

Podwojenie kampanji pogłębiarskiej, będzie w ten sposób zrównoważone zwężeniem kanałów.

Dla Wisły na przestrzeni od Warszawy do pruskiej regulacji wypada, że z uwzględnieniem trudnych warunków miejscowych byłby dostateczny tabor pogłębiarski o sile 1200 metr. kub. na godz.

Przeciętna długość kampanji jednej pogłębiarki należałoby zwiększyć na Wiśle od dni 15 co spowodowałoby zwiększenie o 8% kosztów corocznych jednej pogłębiarki, ze względu zaś na mniejsze odległości holowania maszyn i możności zastosowania przeważnie pogłębiarek ssących roczne koszta pracy pogłębiarki należy znowu zmniejszyć o jakie 20% co w wyniku daje zmniejszenie o 12% kosztów corocznych pracy jednej pogłębiarki tej samej siły.

Przy obliczeniu kosztów jednorazowych robót pogłębiarskich trzeba przewidzieć, że na Wiśle wypadnie zakupić własne holowniki, zamiast przeważnie wynajmowanych, jak to ma miejsce na Wołdze, a również wygodnie urządzić zimowisko taboru.

Odpowiednio do kosztów drugiej sekcji Wołgi koszta dla taboru o produkcyjności 1200 mtr. kub. na godz. wypadają na Wiśle według cen przedwojennych na 3 000 000 marek jednorazowo i 530 000 marek corocznie. Razem z wytyczeniem drogi i administracji koszta coroczne urosną do 650 tys. marek.

Na kil. drogi wypada 15 000 marek jednorazowo i 3250 mk. corocznie. Tabor wskazanej siły byłby w stanie przekopywać dziennie 0,6 kilom. kanału; pracując zaś intensywnie mógłby wykopać codziennie 1 kilom. Wskazane przez Kostaneckiego 15 kilm. mielizn dla osiągnięcia głębokości 1,00 mtr. niżej zera Warszawskiego drogowskazu, albo 1,60 mtr. niżej stanu normalnego, t. j. najdłużej trzymającego mogłyby być przekopane w ciągu 15 dni. Odnowienie takiego pogłębienia mogłoby w razie zniszczenia przez wezbranie wody wymagać dni 10.

Przekopanie 27 kilom. mielizn do głębokości 1,15 m. od zera z częściowym powtórzeniem robót mogłoby zająć około 50 dni pracy takiego taboru.

Do właściwości Wisły, wskazywanych na dowód przeciwko możliwości systematycznego mechanicznego pogłębiania, należą często chociaż poza powodziami wiosenną i świętojańską przeważnie niewielkie wezbrania wody i następujące potem raptowne zniżenie zwierciadła.

Rzeczywiście, charakter niestały Wisły, ujawniający się w rocznych diagramach stanu wody, utrudnia w wielkim stopniu mechaniczne pogłębianie. Ta okoliczność została uwzględniona przy obliczeniu siły taboru. Jednakże wielka zmienność stanów wody, nie mówiąc już o kosztach zwiększa ryzyko krótkotrwałych zniżeń tranzytowej głębokości poza ustalone minimum.

Trzeba nadmienić, że takież skutki zmian stanu wody, jako rzecz normalna dla uregulowanej rzeki, wskazuje autor „Regulacja a kanalizacja Wisły i Sanu" na stronicy 18 tej pracy.

Walka, droga dalszego zwiększenia taboru z wielce niepożądanemi i kompromitującemi metodę uspławnienia krótkotrwałemi zniżeniami głębokości, poza ustalone minimum, byłaby niedogodną, może mało skuteczna i nieracjonalna z punktu widzenia kosztów.

Dla zwalczania takich zniżeń głębokości może być wskazany inny, racjonalniejszy sposób.

Według obliczeń inż. Kostaneckiego, objętość przepływu wody na sekundę pod Warszawą przy stanie zwierciadła 1,21 mtr. nad zerem wynosi 670 mtr. kub. Według zaś inż. Ingardena objętość przepływu przy stanie normalnym, najdłużej trwającym, wyższym o 30 ctm. nad zwykłym niskim, albo około 60 ctm. nad Warszawskim zerem, wynosi 450 mtr. kub. Ztąd różnica objętości przepływów przy wskazanych stanach wody wypada 220 mtr. kub. na sekundę. Zatem dodatkowa objętość całkowitego przepływu podczas wezbrania wody ponad stan normalny, trwającego 5 dni i dosięgającego 1,20 mtr. nad warszawskim zerem wynosiłaby mniej więcej 50 mil. m. kub.

Zbiornik wody takiej samej objętości może pochłaniać całkowicie podobne małe wezbranie, lub odpowiednio, osłabić większe. Taki zbiornik napełniony podczas wezbrań, następnie przy spadach wody do poziomu zwykłego niskiego stanu, dawałby możność sztucznie zatrzymać poziom wody na wysokości normalnej

w ciągu 10 dni. Kolejne napełnianie i opróżnianie zbiornika zabezpieczałoby według potrzeby stały stan wody na poziomie normalnym w ciągu dwóch tygodni, lub nieco krócej na poziomie trochę wyższym.

Ten czas byłby dostatecznym dla naprawienia szkód w przekopach mielizn wyrządzonych wezbraniem wody. Użytkowany odpowiednio do okoliczności taki niewielki zbiornik pozwoliłby osiągnąć równiejszą linję tranzytowych głębokości i jednocześnie zmniejszyć tabor pogłębiarski.

Budowa zbiornika może być pomyślana w samym korycie Wisły w formie ruchomego jazu, piętrzącego wodę na 5 mtr. Przekrój spiętrzonej wody wzdłuż koryta w przypuszczeniu parabolicznej formy zwierciadła i spadku naturalnego 0,25 0/00 wyniesie okrągło 60 miljonów metr. kw. Objętość zbiornika przy przeciętnej szerokości jednego kilom. wypadnie 60 mil. mtr. kub. z których 50 milj. mogłoby być użytkowane. Koszta budowy jazu ruchomego, śluz dla żeglugi, obwałowania zbiornika i rowów osuszających poza obwałowaniem mogą być oszacowane na 6 milj. marek odpowiednio do kosztów takich budowli przy kanalizacji rzek.

Zbadanie terenu może wskazać lepszy sposób urzeczywistnienia pomysłu takiego zbiornika na górnej Wiśle, lub jej dopływach. Koszta budowy zbiornika powinny być rozłożone na całą, wymagającą uspławienia, Wisłę. Coroczne koszta eksploatacji zbiornika mogłyby wynieść 60 000 mk. albo 100 mk. za kilom. rzeki.

Wisła nie posiada właściwości osobliwie odpowiadających jednemu ze znanych kilku sposobów uspławnienia. Nietylko uspławnienie mechaniczne spotykałoby na Wiśle trudne warunki zastosowania. Sztuczna aprowizacja Wisły byłaby utrudniona z powodu, że powódź świętojańska nie jest zjawiskiem stałym. Na lat 10 od r. 1886—1896 r. przypadają dwa lata 1886 i 1890 r. któreby wymagały zapasów wody dla uspławnienia na czas 7 miesięcy. Regulacja Wisły pomimo wielkich kosztów, większych niż dla rzek niemieckich, nie zapewnia znacznej głębokości. Przykład pruskich robót regulacyjnych na Wiśle przestrzega nas przed zbytnim optymizmem. Najpewniejszy sposób uspławnienia rzek, którym jest kanalizacja, kosztowałaby na Wiśle wyjątkowo drogo z powodu znacznego spadku, zbyt wielkiej, jak dla kanalizacji objętości przepływu wody i dla braku sprzyjającej budowy geologicznej terenu. Ostatecznego rozwiązania kwestji uspławnienia Wisły należy szukać na drodze kombinacji kilku metod, stosowanych wogóle w budownictwie dróg wodnych, jak to ma miejsce w rzeczywistości przy dokonanych większych uspławnieniach. Prace fachowe o Wiśle nie uwzględniają możliwości zastosowania jednocześnie kilku sposobów uspławnienia. Co do zastosowania jednocześnie z regulacją mechanicznego pogłębienia w pracy „Regulacja a kanalizacja Wisły i Sanu" na str. 23 został wydany sąd ostry, tłómacząc ten pomysł nie fachowością, lub brakiem doświadczenia tych, co to wygłaszają. W oczekiwaniu chwili, kiedy budzący się przemysł zażąda stanowczo umożliwienia wielkiego międzynarodowego transportu, należy w sprawie uspławnienia Wisły porzucić, stanowiska zasadnicze i wejść na drogę praktycznego zwalczania trudności. Takie rozwiązanie może być oparte tylko na badaniu kwestji wszechstronnem i na wyzyskaniu wszelkich możliwości. Uspławnienie Wisły mechaniczne, wspomożone niewielkim zbiornikiem wody, obiecywałoby dać prędkie, na razie dostateczne wyniki, nie wymagając większego nakładu, zwłaszcza w formie wydatków jednorazowych.

Przeprowadzenie mechanicznego uspławnienia, chociażby na niewielką głębokość, wydzieliłoby dłuższe części Wisły, więcej zdatne do uspławnienia tym tanim sposobem, i tem samem umożliwiłoby rozpoczęcie obliczonych na czas dłuższy robót w trudniejszych miejscach z większym kilometrycznym nakładem, lecz na krótszych przestrzeniach.

Obliczane wyżej koszta mechanicznego pogłębiania, wytyczania i administracji, razem z kosztami zbiornika, nie przekraczają na kilometr rzeki 25 000 marek jednorazowych wydatków i 3 350 mk. corocznie.

Te cyfry określają maksymum i minimum przewidywanych pełnych kosztów uspławnienia Wisły wskazanym sposobem. Cyfry przeciętne wyniosą 23 000 mk. jednorazowo i 3 000 mk. corocznie.

Tabor pogłębiarski, przeznaczony dla utrzymania głębokości tranzytowej, obliczony na mało wodne lata i na momenty krytyczne, poza robotą na tranzycie bywa zwykle używany do robót portowych, które wynoszą do $^{1}/_{3}$ całej rocznej roboty taboru.

Port w Toruniu był wybudowany prawie wyłącznie pracą specjalnie do tego sprowadzonej pogłębiarki. Również projekt wielkiego portu w Ciechocinku z kosztorysem na $^{1}/_{3}$ miljona rubli, opracowany przez autora i przyjęty przez ministerstwo komunikacji w r. 1913 przewidywał wyznaczenie do tego silnej pogłębiarki rządowej. Wyżej projektowany tranzytowy tabor pogłębiarski Wisły byłby w stanie w ciągu lat 10 poza ulepszeniem tranzytu, wykopać na Wiśle jeszcze co 70—100 kilom. porty lub zimowiska potrzebne dla transportu wodnego.

Dla porównania z kosztami Wisły można przytoczyć, że koszta szyn i podkładów w ilości minimalnej, koniecznej dla rozpoczęcia ruchu nowej linji kolei żelaznej, kosztowałyby przed wojną, według inż. Sztolmana, 27 500 mk. za kilom. linji, coroczne zaś koszty toru jeszcze w r. 1913 wynosiły dla jednego kilom. kolei o tak słabym ruchu jak poleskie 3 300 marek.

Wskazane poprzednio przeciętne oczekiwane koszta uspławnienia Wisły są mniejsze niż koszta szyn podkładów i konserwacji toru najskromniejszej linji kolei żelaznej.

Edmund Krzyżanowski.

KONIEC.

Potrzeby żeglugi śródlądowej.

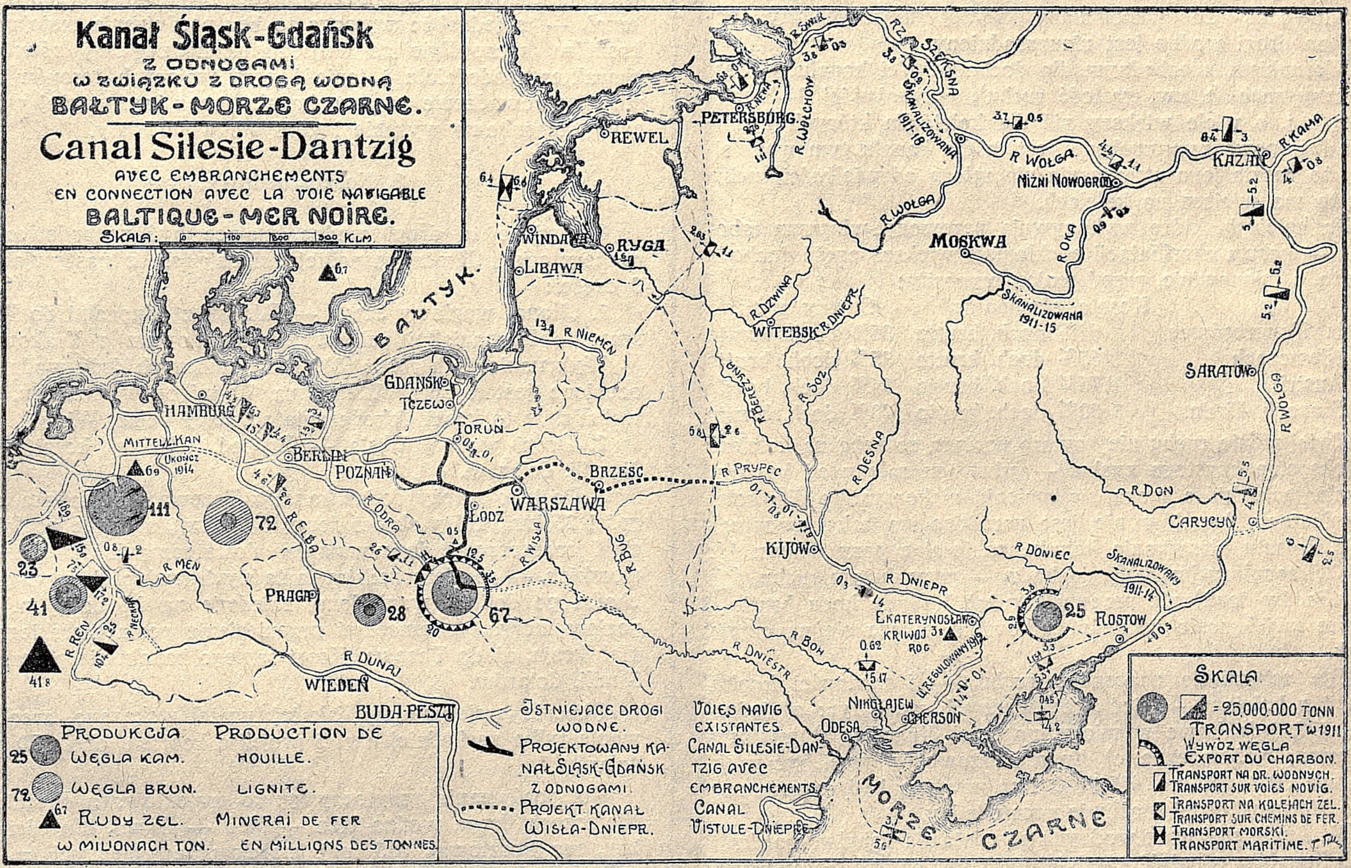
Drogi żelazne w obecnym ich stanie będą zawsze przeciążone ładunkami drzewnemi idącemi na eksport, dla których jedynym kierunkiem korzystnym z punktu widzenia skarbowości polskiej jest kierunek portu u ujścia Wisły. Przeciążenie to w obecnej chwili weszło już w stan chroniczny i koleje nie są w stanie wypełniać bieżących przewozów. Tworzą się zatory i zarządy dróg żelaznych zmuszone są wstrzymywać wysyłanie ładunków w kierunku Gdańska. Konieczność ciągłego wstrzymywania komunikacji towarowej w kierunku gdańskim, pociąga za sobą wielkie straty dla przemysłu drzewnego i uniemożliwia rozwój jednej z głowniejszych gałęzi naszego eksportu. Okoliczności utrudniające nasz eksport drzewny przez porty gdański, wpłyną na to, że handel leśny skieruje się w innym kierunku, a mianowicie wyjściem dla drzewa z Polski staną się porty w Królewcu i Kłajpedzie, a nawet Rydze, co niewątpliwie spowoduje wielkie straty dla naszego handlu i przemysłu i zmniejszy dopływ waluty zagranicznej, jak również odbierze kolejom tę ilość ładunków drzewnych, którą są one w stanie przewozić.

Aby zaradzić temu, należy zużytkować drogi wodne, które w znacznym stopniu mogą rozładować koleje żelazne, współdziałając im w przewozie, a często wyręczając je w stosunku do ładunków mało płacących i tym dając im możność brać ładunki droższe. W tym celu należy natychmiast wprowadzić zarządzenie sprzyjające odciążeniu kolei na drogi wodne.

Da się to uskutecznić bardzo łatwo, a mianowicie trzeba rozszerzyć ustawę o taryfach ulgowych dla wywozu materjałów drzewnych i innych w stosunku do tychże ładunków kierowanych na przystanie przeładunkowe z drogi żelaznej na drogi wodne, jednak z tem zastrzeżeniem, że dalej skierowywane one będą na wywóz z kraju zagranicę.

Mapa dróg wodnych
środkowej i wschodniej Europy

Z uwzględnieniem projektowanych dróg wodnych Śląsk-Gdańsk i Wisła-Dniepr.



Na mapie tej widzimy oznaczone ośrodki wydobycia węgla kamiennego, brunatnego i rudy żelaznej, przy pomocy krążków, stosunkowa wielkość których oznacza stosunkową wielkość wydobycia. Cyfry przy krążkach oznaczają całe miljony tonn wydobycia. Podobnie oznaczona jest wydobycz rudy żelaznej — czarnemi trójkątami. Istniejące drogi wodne żeglowne, jak naturalne, tak też sztuczne osnaczone są linjami podwójnemi. Na terenie Rzeczypospolitej widzimy projektowaną trasę kanałów: Śląsk—Toruń z odnogami Gdańsk—Tczew i Wisła—Dniepr.

Wywóz węgla z miejsc wydobycia — w rozmaitych kierunkach również obrazowo jest przedstawiony odcinkami łuków koła zatoczonego dokoła odnośnych zagłębi. Liczby przy łukach oznaczają całe miljony, a za przecinkiem setki tysięcy tonn wywozu węgla w danym kierunku z miejsca wydobycia.

Prostokąty czarno-białe o rozmaitym układzie kolorów, jak objaśnione w prawym rogu mapy oznaczają przewozy na drogach wodnych, kolejach i przewozy morzem. Liczby na mapie przy prostokątach oznaczają wielkość odnośnego ruchu w miljonach tonn, przyczem za pomocą strzałek oznacza się kierunek ruchu, np. w górę lub w dół rzeki, przy ruchu morskim i kolejowym linje kreskowane pomagają do zorjentowania się o ruch towarów, z jakich dzielnic i krajów wychodzi.

Droga wodna Śląsk-Gdańsk

w związku z połączeniem polepszonem Wisły z Dnieprem*)

(mapę kanału patrz majowy zeszyt „Żeglarza Polskiego").

Uwagi ogólne o projektowanych drogach.

Dość rozpowszechnionem jest zdanie oparte rzekomo na przykładzie Europy Zachodniej, że sztuczne drogi wodne nie mogą się dobrze rentować, a nawet, że nie wytrzymują konkurencji z kolejami.

Jednakże wielka uwaga, jaką Niemcy zwracają na swoje drogi wodne, wielkie nakłady, które w tym kierunku zamierzają ponieść, jak również te, które już ponieśli, i które się sowicie opłaciły, potęgując wzrost przemysłu, — wszystko to dowodzi, że wspomniany wyżej nieprzychylny pogląd na drogi wodne jest nieuzasadniony.

Warunkiem, niezbędnym dla dochodowości kanału, — jest znaczny ruch (t. zw. gęstość ruchu), przynajmniej 3—5 milj. tonn, t. j. o wiele większy niż dla kolei, dla których 1 milj. tonn jest poważnym ruchem. Jest to dla kanału tym ważniejsze, że koszta jego utrzymania nie zależą od wielkości ruchu, jak to ma miejsce na kolejach.

Na kolejach, które wykonywują przewozy własnym taborem, — koszta eksploatacji pochłaniają większą część dochodu brutto, a mianowicie, przed wojną wynosiły:

	Koszta eksploatacji	Czysty zysk
W b. Kongresówce	64% doch. brutto	36% doch. brutto
W Niemczech	65% doch. brutto	35% doch. brutto
W Austrji	76% doch. brutto	24% doch. brutto
W Stanach Ziedn.	80% doch. brutto	20% doch. brutto

Zwiększenie ruchu nie zawsze pociąga za sobą na kolejach zwiększenie czystego zysku, — gdyż ten zależy od kosztów eksploatacji, które mogą się zmienić niekorzystnie dla kolei. Eksploatacja kanałów nie jest narażona na taką ewentualność. Kosztu utrzymania kanału, zabierając przy małym (do 500 000 tonn) ruchu 100% dochodu, — przy dużym ruchu, (ok. 5 miljonów tonn) nie przewyższy już 10% dochodu brutto, i dalsze zwiększenie dochodu całkowicie zalicza się na czysty zysk.

Dla osiągnięcia znacznego ruchu, — i możności konkurencji z kolejami — sieć dróg wodnych musi być: a) jednolita, t. j. jednakowe wymiary, na całej długości, b) wymiary te muszą być znaczne, c) długość przewozów musi być większa niż 300—400 km., d) ilość śluz powinna być ograniczona, i e) kierunek drogi możliwie prostolinijny.

W Anglji sieć dróg wodnych przedstawia konglomerat krótkich kanałów o najróżnorodniejszych wymiarach budowlanych bez ogólnego planu. We Francji kanały, których budowa sięga dawnych czasów, mają wymiary zbyt małe i zbyt wielką ilość śluz. W obydwu tych krajach średnia odległość przewozów jest nieznaczna.

Na wschodzie Europy występują inne odległości. Centrum eksportu Ukrainy, — Ekaterynosław, — odległy jest od Gdańska o 1740 km., a od Warszawy 1250 km. (Koleją te odległości są 1620 i 1320 km.) W Polsce odległość ze Śląska do Gdańska wynosi 620 km. Kanały są projektowane dla statków 1000 tonnowych. Przy tak znacznych odległościach i dogodnych warunkach technicznych przewóz drogą wodną będzie wynosił nie więcej, nad 35—50% przewozu koleją pomimo stosowania opłaty kanałowej, zabezpieczającej wysokie oprocentowanie kapitału.

Projektowana droga wodna Śląsk — Gdańsk z odnogami przedstawia również duże zalety techniczne w porównaniu z drogami zachodniej Europy.

Przedewszystkiem dzięki równinnemu charakterowi kraju, kanały są trasowane bardzo prostolinijnie, mają stanowiska długie i ograniczoną ilość śluz.

Prócz tego kanał węglowy posiada szczęśliwe warunki, które znacznie wpłyną na zmniejszenie kosztów budowy. Mianowicie trasa na przeważnej części przechodzi przez tereny lesiste lub mało wartościowe. Nawet wchodząc do środka tak gęsto zaludnionego i przemysłowego kraju, jak Zagłębie Węglowe, — kanał, dzięki temu, że idzie na przestrzeni 30 km. wzdłuż doliny rzeki Brynicy, która przez 500 lat tworzyła granicę państwa polskiego, — nie wymaga zburzenia ani jednego domu i przecina zaledwie parę dróg i 2 linje kolejowe.

Co się tyczy kanału Wisła — Dniepr, to, choć istniejący kanał Królewski, łączący Bug z Prypecią, musi być całkowicie przerobiony i w znacznej części zamieniony przez nowy kanał, — to jednakże wymaga to bez porównania mniejszych kosztów (szczególnie ze względu na nadzwyczaj równinny charakter wododziału i taniość przylegających terenów), — niż przeprowadzenie nowego kanału przez inne, wyżej wskazane, stosunkowo wysokie i górzyste wododziały.

2. Koszta budowy.

Omawiane tu drogi wodne, mające być rozbudowanemi na terytorjum Rzeczypospolitej składają się z następujących 3 części:

1. „Kanał węglowy Śląsk — Gdańsk z odnogami do Warszawy i Poznania" i połączeniem kanałowem z Krakowem. Wykonanie tych robót (800 km. sztucznych dróg wodnych) ocenione jest w przybliżeniu na 70 miljonów dolarów. Nie wchodzi w to koszt dokończenia regulacji dolnej Wisły.

2. Drogi wodnej Wisła — Prypeć, 450 km., koszt około 35 milj. dolarów.

3. Do tego należy dodać kanał z Tczewa do Gdańska, długości 25 km., który skróci dorgę o 20 km., a będąc pogłębiony i rozszerzony do wymiarów dostatecznych dla statków morskich, — co nie przedstawia żadnych trudności, gdyż przechodzi po dolinie, wzniesionej zaledwie na 0,5 do 3 m. nad poziom morza, — umożliwi przeniesienie portu morskiego w głąb kraju, aż do Tczewa. Koszt samego kanału nie przeniesie 5 milj. dolarów.

Obecnie projektuje się, jak już wyżej wskazano, zrealizowanie tylko zachodniej części projektu kosztem około 70 milj. dolarów.

Dla porównania przytoczymy, że projektowana obecnie w Niemczech droga wodna Ren — Men — Dunaj, długości 607 km., ma kosztować 515 milj. marek przedwojennych = 123 milj. dolarów, czyli tyle, ile Kanał Węglowy wraz z kanałem Wisła — Dniepr, — aż do Kijowa, z uregulowaniem Dolnej Wisły i budową kanału morskiego do Tczewa, czyli 1800 km. dróg wodnych.

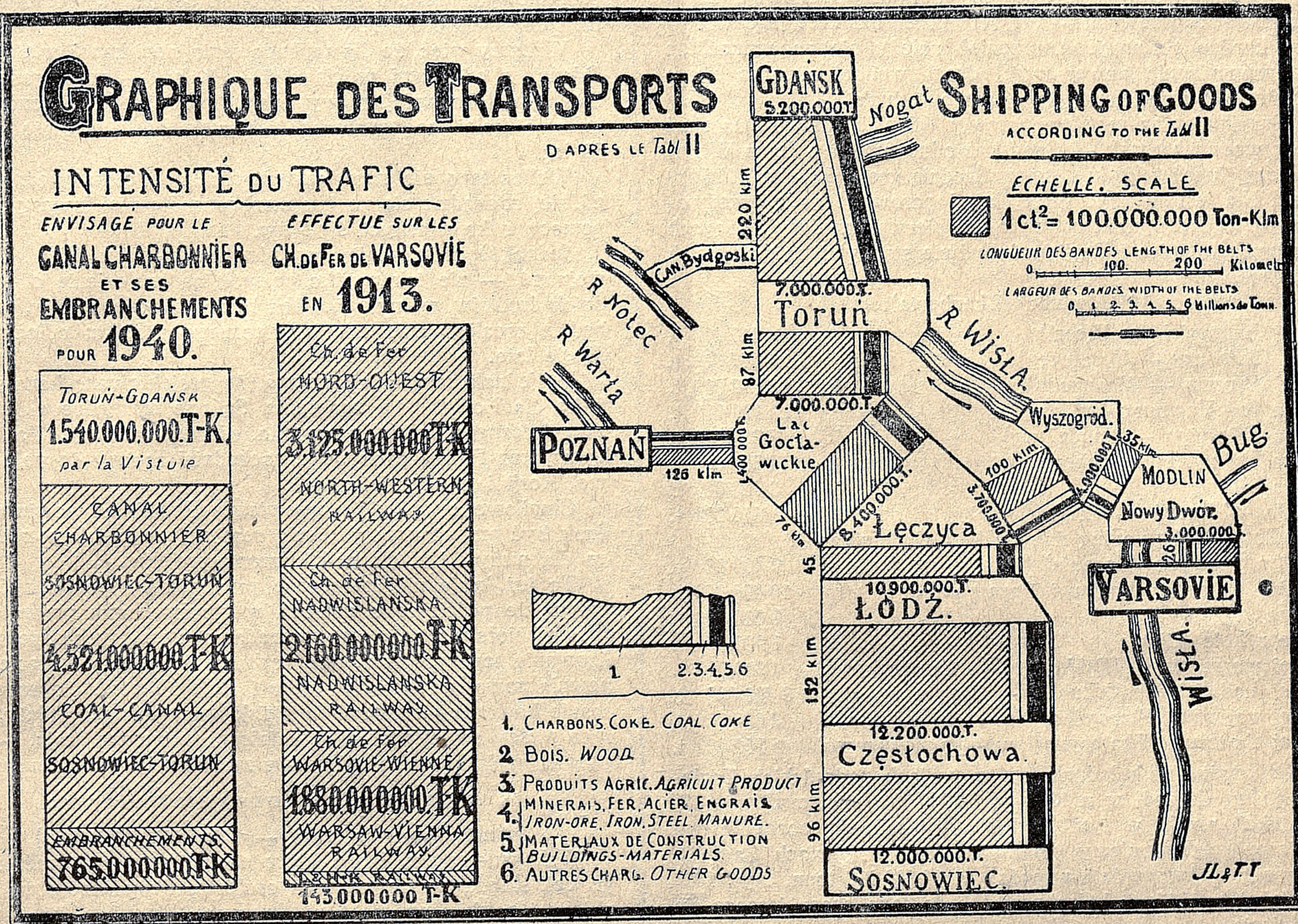
3. Oczekiwany ruch przewozowy.

Przypuszczając, że dzięki nader korzystnemu kierunkowi kanałów w stosunku do przewozowych potrzeb kraju, — przewozy wodne, po ukończeniu tych kanałów dosięgną w Polsce 33% ogólnej sumy przewozów, — dalej przyjmując pod uwagę wzrost ludności i rozwój przemysłu, a co za tem idzie — zwiększenie przewozów, — i przyjmując, że to zwiększenie od r. 1911 do daty ustalenia się ruchu na kanałach wyniesie 50%, czyli że suma przewozów dojdzie do 24 miljardów mk., — otrzymamy sumę przewozów drogami wodnemi równą 8 miljardom t-k., z których około 6,5—7 miljardów przypadnie na Kanał Węglowy z odnogami.

Że przyjęty 50% wzrost przewozów od r. 1911 do daty ustalenia się ruchu na ukończonych kanałach nie jest duży, lecz raczej za mały, można sądzić z tego, że w ostatnich latach ruch ten silnie się rozwijał i na kolejach węzła warszawskiego wzrósł z 6150 w r. 1911 do 7300 miljonów t-k w 1913 r., czyli o 15,7% w ciągu 2 lat. Wogóle przewóz (suma tonno-kilometrów) podwoił się przed wojną w różnych państwach w ciągu lat:

*) Według inż. gen. J. Lipkowskiego i in. T. Tillingera.

Grafik przewozów drogą wodną Śląsk-Gdańsk z odnogami na Poznań i Warszawę.



Dla zrozumienia tej tablicy należy zwrócić się do jej prawego górnego rogu. Tu dowiadujemy się iż 1 centymetr kwadratowy w tym „grafiku" oznacza 100 miljonów tonnokilometrów, czyli j e d n o s t e k p r z e w o z o w y c h, które stanowi przewóz jednej tonny na odległość 1 kilometra. Kilometry stanowią długość-wysokość prostokątów, zaś szerokość tych pasów czyli prostokątów stoi w ścisłej zależności od całkowitej wagi przewożonych ładunków. W ten sposób widzimy udział w formowaniu prostokątów obydwu czynników: — kilometrów i tonn, a iloczyn ich daje powierzchnię w tonnokilometrach. Podziałki dla kilometrów i dla tonn są tuż podane.

Stąd widzimy jak wiele może wyrazić i unaocznić podobny grafik. Np. między Toruniem a Gdańskiem widzimy dla węgla zamiast prostokąta — trapez. To znaczy że przewidzianą jest wielka konsumpcja po drodze węgla przez uprzemysłowione miasta dolnej Wisły.

Pośrodku tablicy w dolnej jej części widzimy objaśnienie znaczenia poszczególnych pasów. 1) oznacza węgiel i koks. 2) drzewo; 3) produkty rolne; 4) rudy, żelazo. 5) materjały budowlane; 6) inne ładunki.

Spojrzawszy teraz na grafik, uznamy iż słusznie droga wodna Śląsk-Gdańsk zasłuży nazwę kanału węglowego, gdyż olbrzymią większość przewozów przypadnie na węgiel kamienny.

Po lewej stronie przedstawione jest naocznie umotywowanie przypuszczalnej „gęstości" ruchu w kanale. Przypuszcza się bowiem, że ilość przewiezionych drogą wodną Śląsk-Gdańsk z odnogami w r. 1940 ładunków nie przewyższy całkowitego ruchu ładunków na czterech kolejach b. Królewstwa w r. 1913. Takie założenie minimalne jest niezbędne, chociążby faktyczny ruch obiecywał być znacznie większym, ażeby oprzec kalkulację finansową przedsiębiorstwa kanałowego na pewnych zasadach niezbitych.

	na kolejach	na drogach wodnych
w Rosji	12	14
w Niemczech	14	13
we Francji	21	25

Wzrost ten w Rosji w ostatnich szczególniej latach był bardzo szybki i w ciągu 4 lat (1908—11) wynosił na kolejach 26% i na drogach wodnych 35%.

Widzimy więc, że nawet przy normalnym rozwoju zapotrzebowania przewozu — przyjęty przez nas 50% jego wzrost jest bardzo skromny. A przecież należy nie zapominać, że przeprowadzenie nowej taniej drogi wodnej stwarza nowe zapotrzebowanie i przyciąga nowe ładunki.

Przyjmując za możliwy przewóz 6,8 miljardów t-k na sieci dróg wodnych Śląsk — Gdańsk z odnogami (i z dolną Wisłą) ogólnej długości 950 km., mamy średnią gęstość ruchu 7 170 000 tonn. Nie jest to zbyt wiele, jeżeli porównać go z przedwojennym ruchem przewozowym na pierwszorzędnych drogach wodnych Niemiec i Rosji (w obydwie strony) i na niektórych kolejach.

Niemcy 1912 (według Theuberta):

Ren (Emmerich — Wesel)	34 467 000 t.
Ren (Duisburg — Uerdingen)	24 526 000 t.
Ren (Worms — Mannheim)	12 982 000 t.
Łaba (od Hamburga w górę)	11 100 000 t.
Łaba (Niegripp — Magdeburg)	7 280 000 t.
Odra Dolna (Fuerstenberg)	4 588 000 t.
Odra Górna	3 700 000 t.
Wisła — Toruń — Brda	810 000 t.

Rosja 1911 (według danych Min. Komunikacji):

Wołga (powyżej Kazania)	9 400 000 t.
Wołga koło Symbirska i Saratowa	10 400 000 t.
Newa	7 000 000 t.
Dniepr koło Kijowa	1 900 000 t.
Kolej warsz. wied. (Ząbkowice — Częstochowa)	4 500 000 t.
Kolej nadwiślańska (Lublin — Dęblin)	3 400 000 t.
Kolej nadwiśl. (Strzemieszyce — Skarżysko)	3 000 000 t.
Kolej ekateryn. (Ekaterynosław — Sinielnikowo)	6 700 000 t.

Całkowity ruch ładunkowy w portach nadreńskich Zagłębia Ruhry doszedł w r. 1912 do 34 000 000 tonn, czyli do 30% produkcji węgla w tym Zagłębiu. W naszem szczegółowem obliczeniu przyjmujemy całkowity ruch w portach Zagłębia Węglowego (przywóz i wywóz) na 12 000 000 tonn, czyli 18% produkcji z 1913 r., która przecież do tego czasu jeszcze się podniesie.

Jak wskazuje dokładne obliczenie, przy takim ruchu i opłacie kanałowej średnio po 0,75 fen. od tonno-kilometra, przyjmując także pod uwagę jeszcze dochód z przedsiębiorstw pobocznych jak eksploatacja energji dydroelektrycznej (przeszło 100 000 000 KW godzin rocznie) i t. d., — kapitał włożony w budowy tych kanałów obiecuje oprocentowanie 17% netto.

4. Widoki realizacji projektu.

Z powyższego widać, że projektowane kanały mają zapewniony nadzwyczaj intensywny ruch przewozowy, — a co za tem idzie, — wysoką rentowność.

Jednakże, wobec znacznej sumy (ok. 70 milj. dolarów), której wymaga zrealizowanie jedynie pierwszej części projektu, — nasuwa się pytanie, czy kraj, który mają przeciąć te kanały, — może sobie pozwolić na tak drogą inwestycję.

Ażeby tę kwestję wyjaśnić uprzytomnijmy sobie, że:

1. Całkowity koszt budowy kanału (70 milj. dol.) nie dosięga wartości rocznej produkcji węgla w Polsce w jej granicach z 1922 po włączeniu przyznanej jej części Śląska (40 milj. tonn), — ani wartości rocznego przyrostu drzewa w lasach Polski (40 milj. metrów sześciennych), — i jest niewielkim odsetkiem wartości całkowitej przedwojennej rocznej produkcji przemysłowej (1100 milj. dolarów) lub rolniczej (1000 milj. dol.) w Polsce. A przecież wartość tej produkcji znacznie wzrośnie przez fakt przeprowadzenia taniej drogi komunikacyjnej.

2. Suma ta (70 000 000 dolarów) równa się zaledwie 14% sumy podatków, otrzymywanych przed wojną przez państwa zaborcze na obecnem terytorjum Polski (500 000 000 dol.).

3. Wartość kolei (1600 km.), należących obecnie do Rządu Polskiego wynosi około 800 miljonów dolarów.

Koleje te zostały wybudowane w ciągu 50 lat, — a zatem wysiłek kraju dla budowy kolei równał się średnio 16 miljonom dolarów rocznie z odpowiednim dyskontem wstecz. A przecież żadne państwo zaborcze nie dokładało tu swoich pieniędzy. Przeciwnie, przewyżka dochodów nad rozchodami państwowymi zaboru rosyjskiego dochodziła w ostatnich latach do 40 milj. dolarów rocznie.

Widzimy więc, że dla wybudowania sieci kanałów Śląsk — Gdańsk z odnogami w ciągu 7 — 8 lat, — wymagany jest rocznie daleko mniejszy wysiłek, niż ten, jaki kraj ponosił na budowę kolei na terytorjum obecnej Polski średnio przez 50 lat.

Wobec tego nie ulega wątpliwości, że Polska prędzej czy później zdobędzie się na tak niezbędną dla niej inwestycję za pomocą tylko własnych środków.

Jednakże, zniszczenie spowodowane w ciągu 7 lat kilkoma wojnami, — nie tak prędko pozwoli na znalezienie odpowiednich środków w kraju i, jeżeli liczyć na własne siły, trzeba będzie zrealizowanie tak pożytecznego projektu odłożyć na długie lata.

Tu jednak nasuwa się uwaga, że projektowane kanały nie tylko dla Polski mają znaczenie. Są one niezbędne dla życia ekonomicznego całej Europy dla odrodzenia Rosji, dla tranzytu przez Polskę towarów z zachodniej Europy do południowej Rosji i odwrotnie.

Chwilowe osłabienie ekonomiczne Polski nie powinno jednak być przyczyną opóźnienia realizacji tego tak potrzebnego dla wszystkich, dla całej Europy projektu.

To też kraje nie zniszczone przez wojnę można być pewnym, że pośpieszą z pomocą w sfinansowaniu prywatnego przedsiębiorstwa, mającego za zadanie jak najrychlejsze zrealizowanie tego projektu, tem bardziej, że przedsięwzięcie zapewnia samo przez się wysokie i zupełnie pewne oprocentowanie kapitału, — a chwilowy niski kurs polskiej waluty, daleko niższy od jej zdolności płatniczej wewnątrz kraju, — zapewnia kapitałowi zagranicznemu specjalne korzystne warunki.

5. Organizujące się Towarzystwo Akcyjne:

„Kanał Węglowy Śląsk — Gdańsk", (Sp. Akc.)

Wskazane wyżej T-wo, które nazwą określa wyraźnie jego cel, składa się ze znanych osobistości społeczeństwa polskiego i polskiej emigracji w Ameryce.

Statut T-wa został przedstawiony Ministerjum Przemysłu i Handlu d. 19 lipca 1921 r. Jak tylko Sejm odwoła postanowienie swoje z dnia 9 lipca 1919, na mocy którego budowa dróg wodnych w Polsce może być wykonywnaą tylko przez Rząd, — można będzie się spodziewać, że sprawa zatwierdzenia statutu nie będzie już napotykała znaczniejszych trudności.

Wobec bezwarunkowej pewności rentowności przedsiębiorstwa, — i licząc się ze stanem finansowym państwa, Komitet organizacyjny zrzekł się gwarancji państwowej dla obligacji T-wa.

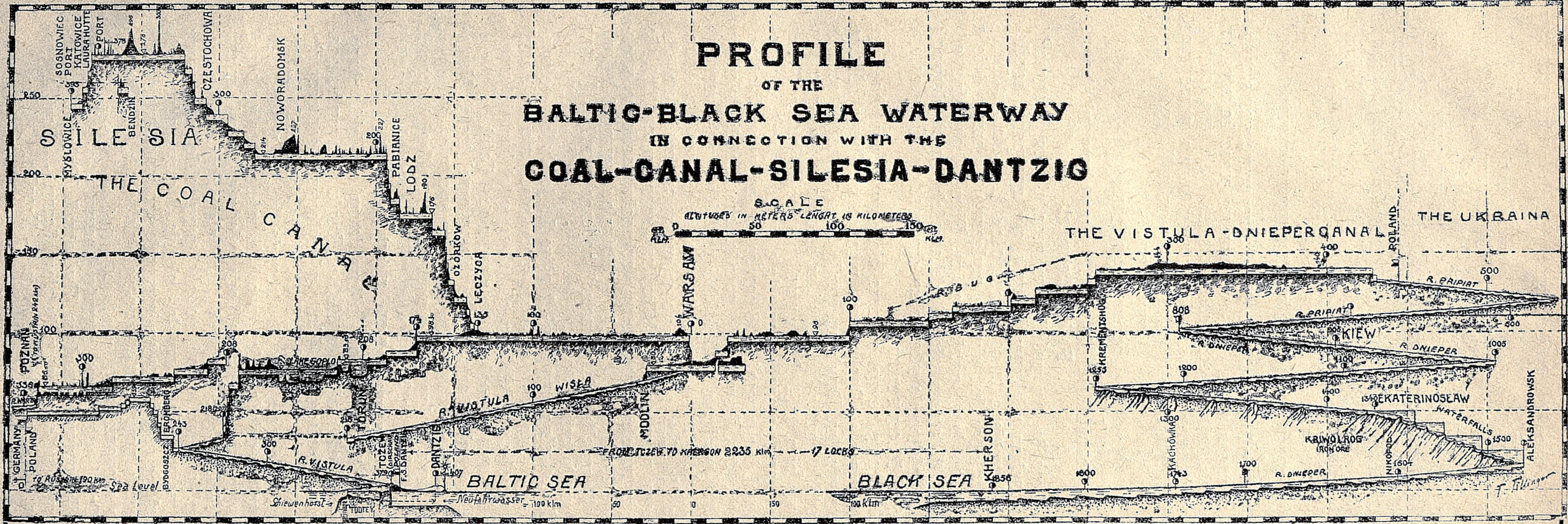
Wyciąg ze statutu: Koncesja będzie udzielona na 99 lat, po upływie których kanały przechodzą na własność Państwa Polskiego.

Zyski T-wa są oparte nie tylko na otrzymaniu opłaty z tonno-kilometra ładunku, — dostatecznej do zamortyzowania włożonego kapitału, — ale i na sprzedaży z zarobkiem zakupionych przez T-wo terenów, przylegających do kanału, — i z udziału T-wa w przedsiębiorstwach pomocniczych, jak to: Przedsiębiorstwa Transportowe, Stacje Hydroelektryczne i inne.

Kapitał Towarzystwa: Z powodu nienormalnej i czasowej deprecjacji waluty polskiej, kapitał akcyjny T-wa jest oznaczony na początek na 2 miljardy marek w 200 000 akcjach po 10 000 marek. Dalsze zwiększenie kapitału będzie zależało od wartości przyszłej waluty polskiej.

Pierwsze emisja będzie pokryta: 20% przez udział Rządu (aportami i gotówką), 20% przez akcje imienne, przeznaczone tylko dla akcjonarjuszów polskich, 60% przez akcje na okaziciela.

Akcje imienne będą mogły być odstępowane jedynie za zgodą Zarządu. Będą one miały pewne przywileje co do liczby głosów na walnych zebraniach akcjonarjuszy.



Profile kanału węglowego Śląsk-Gdańsk w połączeniu z drogą wodną Wisła-Dniepr.

Profil ten jest wykreślony ze zwykle na profilach dróg komunikacji stosowaną t. zw. przesadą pionową. To znaczy, że wymiary przedmiotów, zarysowanych na profilu są w poziomym kierunku znacznie mocniej zmniejszone, niż w pionowym. Pozwala to dostrzec nawet małe zmiany wysokości, które występują z przesadą. Na załączonym profilu, jak widać ze skali (podziałki), wysokości w metrach mogą być mierzone tą samą miarą co i odległości w kilometrach. Długość jednej czarnej. wzgl. białej kratki oznacza w pionowym kierunku 10 metrów, zaś w poziomym 10 kilometrów. Zastosowano więc przesadę pionową 1 : 1000.

Na profilach interesuje nas przeważnie lewa część rysunku. W górnym lewym rogu widzimy początek kanału w Mysłowicach. Pionowo oddziela ten punkt od leżącego u dołu mapy poziomu morza przeszło 24 kreski, czyli 245 metrów. Następnie za pomocą trzech szluz kanał podnosi się do poziomu 278 metrów, poczem trzema szluzami zstępuje ku Częstochowie, dalej czterema szluzami na nieco dłuższych odcinkach 10—20-kilometrowych do Noworadomska itd., przechodząc około Łodzi w kierunku Łęczycy, gdzie wchodzi w rozgałęzienie znajdujące się na jednem poziomie, jak w kierunku jeziora Gocławickiego, tak i w kierunku Warszawy. Główny kanał trzema szluzami zstępuje ku Gopłu, skąd pięcioma szluzami stopniowo schodzi do Wisły, 6 klm. poniżej Torunia. Toruń oznaczony jest nieco z boku, ażeby w ścisłej „przesadzie" pokazać wielkość spadku Wisły od Warszawy do Torunia.

Dalej widzimy dwie pochyłe powierzchnie. To Wisła od Torunia do Fordona i Tczewa. Od Tczewa, gdzie w tamę wiśianą ma być wbudowana szluza, widzimy połączenie kanałem na poziomie morza (sea level canal) z portem gdańskim. Przeprowadzenie kanału więc jest związane z rozbudową własnego portu industrjalnego i importowo-eksportowego na poziomie morza na Tczewskich Łąkach, między Tczewem a granicą wolnego miasta.

Dodać możemy, że roboty nad zdjęciem trasy kanałowej raźno się posuwają naprzód. Widzieliśmy już ścisłe zdjęcia trasy wypracowane w terenie od Torunia do Łęczycy. Na te roboty wstępne wyasygnowało Min. Robót Publ. w r. b. 18 mil. marek. Jak słyszeliśmy, Minist. Skarbu w udzieleniu kredytów w tym kierunku nie stawi przeszkód. Spodziewać się należy, że na jesieni br. rozpocząć się będzie mogła akcja finansowania przedsiębiorstwa. Nie należy się wcale obawiać przewagi kapitału obcego; odwrotnie, kapitał amerykański, francuski, angielski gruntownie w przedsiębiorstwa związane z przemysłowem odrodzeniem Polski włożony, politycznie zainteresowany będzie w podtrzymaniu nas przeciwko zakusom sąsiadów zachodniego i wschodniego. Widzimy to na przykładzie Francji, gdzie długo nie wygasała filorosyjska orjentacja tylko dlatego, że Francuzi przed wojną włożyli miljardy w pożyczki i przedsiębiorstwa rosyjskie. Stąd dla nas nauka.

JKT.

Obligacje. T-wo będzie mogło wypuszczać obligacje, na sumę nie przekraczającą 15-krotnej sumy wpłaconego kapitału akcyjnego.

Obligacje będą emitowane we frankach, dolarach, lub funtach st., i będą gwarantowane całem mieniem Towarzystwa.

T-wo będzie mogło również w pewnych razach wypuszczać obligacje specjalne: z losami, premjowane lub z udziałem częściowym w zyskach jednego z przedsiębiorstw pomocniczych T-wa.

Władzami T-wa są: Walne zebranie akcjonarjuszów, Rada nadzorcza, Zarząd, Komisja rewizyjna.

Państwo będzie miało swego przedstawiciela w Zarządzie. Inżynier naczelny (dyrektor budowy) będzie mianowany za zgodą Rządu.

Umowa z Rządem określa stosunek wzajemny T-wa do Rządu. Kontrola Rządu będzie wykonywana w sposób nie krępujący normalnej działalności T-wa.

Wywłaszczenie potrzebnych dla budowy terenów będzie wykonywane na tych samych zasadach, jak dla kolei. Budowa mostów na drogach, przeciętych kanałem, będzie ograniczona do rzeczywiście niezbędnego minimum. Rząd przedsięweźmie środki w celu uregulowania dolnej Wisły pomiędzy Toruniem i Gdańskiem. W przeciwnym razie T-wu przysługuje prawo budowy kanału równoległego od Torunia do Tczewa.

Żegluga wewnętrzna.

Dlaczego ruch na Wiśle jest mały?

Otrzymaliśmy ze strony żeglarzy naszych w tej sprawie ciekawe wyjaśnienie:

Powołana w celu przejęcia i wspólnej eksploatacji objektów Żeglugi Państwowej, w myśl uchwał Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów spółka „Zjednoczona Żegluga Polska" przystąpiła z dniem 1 kwietnia do działania.

Na wstępie tej działalności spółka, choć przejęła tabor holowniczy, spotkała się z niemożnością podjęcia i prowadzenia przewozów towarowych, stanowiących zwykle podstawę transportu wodnego i zmuszoną została ograniczyć się jedynie do przewozu pasażerskiego, nie mogącego w żadnym razie pokryć wszystkich kosztów administracyjnych.

Taki nienormalny stan rzeczy jest wynikiem obecnego stosunku rządu polskiego do kolei państwowych, które przewożą towary po cenach wcale nie odpowiadających istotnym kosztom przewozów, wtedy, gdy żegluga rzeczna przewozić może towary jedynie na zasadzie taryf, pokrywających nie tylko koszty, ale i amortyzację urządzeń ruchomych i chociażby najskromniejszego dochodu z kapitału ulokowanego.

Dziś żaden transport wodą nie może konkurować z transportem koleją.

Polityka taryfowa polska doprowadziła do tego, że żwir wydobywany z Wisły, transportuje się na odległość 60 klm. wzdłuż rzeki przy pomocy okrężnej trasy kolejowej wynoszącej 72 klm., a to z tego powodu, że cena transportu koleją jest wtedy niższą, niż wodą.

Drzewo wywożone do portu gdańskiego unika obecnie naturalnej drogi, jaką jest Wisła, a wywożone masowo, zatyka na torach gdańskich ruch towarowy.

Taryfy kolejowe nietylko znacznie odbiegają od obecnych kosztów przewozu, ale także od tego stosunku, w jakim były przed wojną, do wartości towaru przewożonego lub do miernika miarodajnego, jakim jest zboże.

Dopóki rząd nie zmieni swego stosunku do taryf kolejowych i nie doprowadzi tychże do wysokości pokrywających koszty przewozu i oprocentowania kapitału, dopóty żegluga rzeczna nie będzie w stanie spełnić swych zadań.

Zadanie zaś żeglugi rzecznej, uwzględniając gospodarcze nakazy ekonomji narodowej, jest przewóz towarów masowych ciężkich, a to z tego powodu, iż droga wodna zużywa znacznie mniej materjału opałowego, niż kolejowa. Ekonomiczne gospodarowanie węglem należy obecnie do pierwszych potrzeb państwa polskiego.

Z tych względów Zarząd Zjednoczonej Żeglugi ubiega się o jak najśpieszniejsze podniesienie taryf kolejowych, „w przeciwnym razie bowiem Żegluga Rzeczna w Polsce nie tylko nie będzie mogła się rozwijać, ale zaniknie zupełnie, a stosowanie jej jako drogi komunikacyjnej wymagałoby rządowej subwencji dla pokrycia deficytu, jak to ma miejsce na drogach żelaznych".

Ciekawe i pouczające. Gdyby zainteresowana „Zjednoczona Żegluga" miała nawet tylko po części rację, już byśmy byli w obliczu prawdziwej przyczyny stagnacji w żegludze, a nie wysuwanej przez hakatystów gdańskich niegospodarności polskiej i nieistniejącego i okrzyczanego na wszystkie strony świata przez tych naszych przyjaciół zdziczenia łożyska Wisły.

Przegląd prasy zagranicznej.

La revue maritime. Mars 1922. Czasopismo miesięczne. Paris. Challamel.

Pismo to jest poświęcone zagadnieniom marynarki wojennej w większym stopniu, niż marynarce handlowej, lecz nie z taką wyłącznością jak „Marine Rundschau", które jest pismem wyłącznie wojennem i to z odcieniem hurra-patrjotycznym. Pismo francuskie odznacza się rozmaitością i ciekawością treści, elegancją stylu i pięknem wykonaniem drukarskiem. Cena zeszytu 6 fr. 50 centymów.

Marcowy zeszyt zawiera ciekawy artykuł kapitana F. Marguet o „Robinzonach wyspy św. Pawła". Mowa o wyspie św. Pawła w grupie Amsterdam, w oceanie Indyjskim, zaś robinzonami są astronomowie francuscy, którzy w r. 1874 obserwowali przejście planety Wenus przez tarczę słoneczną w celu określenia parallaksy słonecznej. Nie zważając na bardzo niekorzystne położenie wyspy św. Pawła (40° południ. szerokości, dziedzina stałych wiatrów zachodnich i wielkiego zachmurzenia), przejście Wenus odbyło się przy jasnej pogodzie. Astronom Mouchez określił go wówczas na paralaksę słoneczną przy pomocy kilku instrumentów na 8."7. do 9."12; mniejsze instrumenty pokazały paralaksę większą. Do artykułu dołączony jest plan wyspy i krywa przebiegu ciśnienia i insolacji podczas przejścia Wenus przed słońcem.

Drugi obszerny artykuł pióra L. Jamb jest poświęcony „Marynarce i źródłom mocy mechanicznej", czyli porusza kwestję dla Francji palącą, gdyż brak jej węgla kamiennego i ropału w wystarczającej ilości.

Dwa dalsze artykuły są historycznej treści. Następują „listy do dyrekcji" pisma, w spornych kwestjach technicznych, kronika marynarek francuskiej i obcych, bibljografja morska.

„Laevandus" Nr. 5 (25) Mai 1922 a.

Jest to miesięcznik półurzędowy estoński, ukazujący się od 1 stycznia 1920 w Rewlu. Laevandus znaczy — „żeglarstwo". Pismo zdążyło przez ten czas pięknie się rozwinąć i dziś ukazuje się jako bogato ilustrowany miesięcznik o 32 stronach druku, formatu „Żeglarza" i posiada prócz tego kilkanaście stron ogłoszeń. Zważywszy, że Estonja liczy zaledwie 1½ mil. mieszkańców, z których jakaś jedna piąta styka się z morzem, musimy uznać, że nasi przyjaciele Estończycy dali nam wzór i przykład nielada. Mamy nadzieję, że przyjdzie czas, iż nasza instytucje społeczne zrozumieją potrzebę popierania „Żeglarza Polskiego", a Polacy — jego abonowania.

Treść majowego zeszytu Laevandus'a": Z historji handlu, prawa morskiego. Hydrografja Bałtyku. — Namiernik (pelengator) radjotelegraficzny. — Port Arensburg. Przegląd książek i pism. — Kronika.

Kronika światowa marynarki i budowy okrętów.

POLSKA.

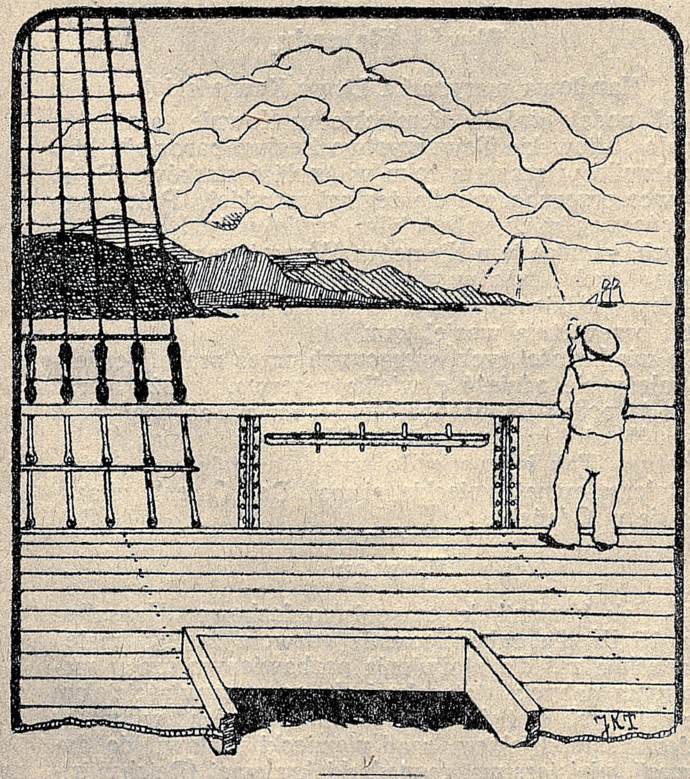
Okręt szkolny „Lwów" odpłynął z uczniami Szkoły Morskiej do zachodnich wybrzeży Anglji.

W sobotę, 3 bm. odpłynął z ładunkiem drzewa do Birkenhead koło Liverpool'u, nasz okręt szkolny „Lwów". Otrzymanie frachtu umożliwiło przy dzisiejszym naszym koniecznym systemie oszczędnościowym ta dalszą podróż. Żegluga „Lwowa" w morzach zachodnioeuropejskich ma potrwać około 2 miesięcy i przyniesie niezawodnie wielką korzyść sprawie wyszkolenia uczni nawigacyjnych Szkoły Morskiej. Załoga „Lwowa" składa się z 50 uczni II-go i III-go kursu oraz z 20 marynarzy. Komendantem statku jest wysoce wyrobiony zawodowiec w żegludze wielkich żaglowców kapitan Ziółkowski. Oficerami są pp. Stankiewicz, Szwarc, Ancuta i Borkowski. Motory statku pod kierownictwem dypl. mechanika p. Dynaburskiego. Mniemamy, iż przy obecnej załodze i jej kapitanie, wysoce cenionym niegdyś w niemieckiej handlowej marynarce, gdzie jako Polak wydzielał się swą tężyzną pomiędzy Niemcami, podróż „Lwowa", o ile to będzie tylko w ludzkiej mocy, wypadnie jak najlepiej.

Szczęść Boże!

— Okręt szkolny był serdecznie i skromnie żegnany przed odpłynięciem przez szefa departamentu marynarki handlowej p. G. Chrzanowskiego, dyrekcję i profesorów Szkoły Morskiej. Holownik „Polluks" z odprowadzającymi towarzyszył okrętowi szkolnemu aż na zewnętrzne wybrzeże Helu, gdzie nastąpiła ostatnia wymiana życzeń i „Lwów" majestatycznie oddalił się w zachodnim kierunku. Skromność, z jaką zaczyna nasza marynarka handlowa, jest najlepszą wróżbą na przyszłość.

JKT.



Usługi lotnictwa dla regulacji rzek.

Bardzo interesujące szczegóły o zastosowaniu fotografii zdjętych z aeroplanu do regulacji rzek podaje w jednym z numerów miesięcznika „Lot" p. mjr. Nekanda Trepka. Dajemy krótkie wyjątki z jego pouczającego artykułu.

Jedną z placówek współpracy armji ze społeczeństwem cywilnem jest Towarzystwo Wiedzy Wojskowej, w łonie którego, w ówczesnej Sekcji Fotogrametrycznej na wniosek prezesa Generalnej Dyrekcji Regulacji Rzek, inż. Ingartena, rozpoczęto w roku 1920 forsować sprawę zastosowania fotografji powietrznej do celów pomiarowych, w szczególności zaś sfotografowania łożyska Wisły.

Po zwalczeniu licznych trudności, wynikając z trwającej wówczas wojny, a poniekąd i braku zaufania do nieprzeprowadzonych potąd w Polsce robót, udało się nareszcie latem 1920 roku stworzyć specjalną, przeznaczoną do fotografji pomiarowej eskadrę, pod dowództwem ś. p. kpt. Słoniewskiego. Niestety przybierająca coraz groźniejsze rozmiary inwazja bolszewicka spowodowała wysłanie tej eskadry na front, gdzie wkrótce tragicznie zginął dowódca eskadry.

Praca fotograficzno-pomiarowa została przerwana i inicjatywa jej mogła być podjęta dopiero w roku 1921. Tu znowu sprawa trafiła na komplikacje, a mianowicie: na zlikwidowanie Centrali Aerofoto, która jedynie jako instytucja interesowała się czynnie tą sprawą. Po dość długiej korespondencji pomiędzy Generalną Dyrekcją Regulacji Rzek a Departamentem III-im zorganizowanie pracy fotografowania Wisły zostało wreszcie powierzone mnie dnia 1-go czerwca 1921 r.

Niezwłocznie po otrzymaniu rozkazu przystąpiłem do organizowania tej roboty. Należało w pierwszej linji załatwić następujące sprawy zasadnicze: osiągnąć współpracę jednej lub kilku najlepiej wyćwiczonych w fotografowaniu eskadr, zdecydować się na typ aparatu fotograficznego i opracować warunki techniczne zdjęcia w zależności od typu aparatu i wymagań Generalnej Dyrekcji Regulacji Rzek.

Stacjonująca w Wilanowie 12 Eskadra jako bardzo ruchliwa i interesująca się w wysokim stopniu sprawami fotografji powietrznej dawała rękojmię należytego wykonania zadania."

„Co do warunków technicznych przedstawiały się one w sposób następujący: Generalna Dyrekcja Regulacji Rzek wyraziła życzenie posiadania zdjęcia, dającego możność wykonania dokładnej sytuacji brzegów Wisły w podziałce 1 : 15000. Jako robotę pomocniczą Generalna Dyrekcja Regulacji Rzek dawała, założoną już wzdłuż brzegów Wisły sieć triangulacyjną z punktami odległymi mniej więcej 1 klm. jeden od drugiego".

„Warunkami temi powodowałem się w następującej kalkulacji: Ponieważ istniejące przyrządy nie dają możności absolutnie ścisłego określenia wysokości lotu i nachylenie osi aparatu fotograficznego względem fotografowanego terenu, co jest niezbędnym jak dla ustalenia podziałki zdjęcia, tak też i dla zamiany zdjęcia fotograficznego na mapę, uważałem przeto za niezbędny warunek, aby na każde poszczególne zdjęcie mogły trafić conajmniej trzy stałe punkty terenu. Biorąc prócz tego pod uwagę, że szerokość zasadniczego koryta Wisły waha się od 750—1500 mtr., i że wymagana podziałka jest 1 : 15 000, zatrzymałem się na wysokości lotu 3750 mtr. Wysokość ta przy odległości ogniskowej aparatu f=25 cm. dawała podziałkę 1 : 15 000. Płyta 13×18 przy tej podziałce obejmowała wycinek terenu długości 2700 mtr. i szerokości 1950 mtr. w ten sposób osiągało się pewność, że płyta obejmie całą szerokość Wisły i że na każdej płycie da się odnaleźć co najmniej trzy punkty stałe".

Następuje ścisły opis sposobu uwidocznienia punktów triangulacyjnych na zdjęciach i sporządzenia dokładnie odpowiadających podziałce odbitek.

W celu jednak dokładnego skontrolowania, każda dokonana odbitka po wyschnięciu musiała być przeskalowana i dopiero

potem zostało zestawione pasmo z zanotowaniem na niem sieci triangulacyjnych.

Drugie w tenże sposób zestawione pasmo, zostało w interesujących szczegółach obciągnięte tuszem, a cały rysunek fotograficzny został zeń wytrawiony.

Wykonane w ten sposób pierwsze pasmo, zostało doręczone Generalnej Dyrekcji Regulacji Rzek i najzupełniej przez nią zaaprobowane.

Dalsze prace są w toku.

W ten sposób została wreszcie zepchnięta z punktu martwego kwestja zastosowania fotografji powietrznej do celów pomiarowych w Polsce i można mieć nadzieję, że przy kolosalnem zapotrzebowaniu na roboty pomiarowe (corecta planimetryczne niedokładnych i przestarzałych map, granice, mapy katastralne, parcelacja i osadnictwo, mapy dla wzorowej gospodarki rolnej i leśnej, mapy górnicze, trasowanie linji kolejowych, trakty lotnicze i t. d.) i należytej ruchliwości naszego lotnictwa wojskowego, potrafi on dowieść społeczeństwu, że, obok innych broni technicznych, nie jest jakimś bezdennym workiem do pchania weń pieniędzy, o którym warto mówić tylko wtedy, gdy się zbliża jakiś Budienny, lub gdy stanowi jedyny sposób połączenia się z oblężonym Lwowem, lecz, że i w czasie pokoju opłaca również swoją egzystencję, oddając Państwu niemałe usługi".

Załączone w piśmie „Lot" mapy ze zdjęć lotniczych z oznaczeniem punktów triangulacyjnych i nadzwyczaj wyrazistym i ścisłym przedstawieniem łożyska, są żywym świadectwem dokonanej owocnej pracy naszych lotników.

Orzeczenie urzędowe w sprawie „Gazoliny".

W początkach maja gdański urząd morski rozpatrywał sprawę żaglowca motorowego „Gazolina" i ogłosił następującą decyzję: „wypadek ze statkiem zostal wywołany tem, że motor stał się nie do użytku i tem, że wiatr wiał od morza z wielką siłą. Winy w tym wypadku nie ponosi ani kierownictwo okrętu, ani załoga.

Kurs pejzażu morskiego.

W sztuce, jak wiadomo, odbijają się przejawy życia jak w lustrze. Stąd jej olbrzymie znaczenie społeczne.

Chcąc iść w parze z życiem, sztuka nasza powinna dorównać kroku zainteresowaniu się morzem — wszechstronnemu, które się u nas zaczyna objawiać. Powstać powinien pejzaż morski jako samodzielny kierunek, posiadający własną artystyczną kulturę. Ukazać się powinni liczni maryniści polscy. Nie mamy ich niemal wcale.

Morze jednak wymaga wiedzy o nim i bliższego z nim obcowania. Dlatego powitać należy organizowanie przez art. mal. p. Wł. Nałęcza, jednego z nielicznych naszych malarzy, którzy zajmują się morzem, a który od lat kilkunastu naprawdę usiłował go poznać i pracował w kierunku marynistycznym, — „kursu pejzażu morskiego" w plain air'że na brzegu morza w najpiękniejszej jego części koło latarni morskiej w Rozewiu, budując tam w tym celu pracownię malarską. Kursa mają być uruchomione już w drugiej połowie czerwca. Po szczegóły należy się zwracać do kierownika kursów pod adresem: ul. Nowogrodzka 2a, m. 15, Warszawa.

Bałtyk i jego kraje — dziedzina największej budowy motorowych okrętów.

Statystyka światowej budowy okrętów motorowych w sposób niezbity wykazuje, że najwięcej się ich buduje w krajach położonych nad Bałtykiem. Mianowicie, podczas gdy we wszystkich państwach świata w końcu roku 1921, było mniej statków motorowych w budowie, niźli przy końcu roku 1920, to tylko w Szwecji, w Niemczech i w Estonji ilość budowanych motorówców się zwiększa. Przy ogólnej stagnacji w budowie okrętów w związku z brakiem frachtów morskich zwiększanie budowy jakiegoś typu statków może się tłómaczyć nieekonomicznością typu przedwojennego. Wobec braku węgla na brzegach Bałtyku statki, które zużywają ropał będą łatwiej wytrzymywały konkurencję z pozabałtyckiemi parowcami, niż parowce handlowe marynarek bałtyckich. A wśród tych marynarek bałtyckich najkorzystniejsze warunki będą miały motorowce polskie, otrzymujące ropał krajowy z najbliższego portom bałtyckim źródła w naszych południowych województwach. Stąd widzimy, że budowanie przez Polskę i Gdańsk statków motorowych ma przed sobą wielką przyszłość.

Tow. żeglugi „Gryf".

Zawdzięczając wielkiej energji braci Leszczyńskich, którzy powołali do życia tow. akc. „Gryf", wchodząc weń jako akcjonarjusze, mamy dziś obsługę całego wybrzeża polskiego, Sopot i Gdańska statkami towarzystwa, akcje którego znajdują się wyłącznie w polskim ręku. Statki towarzystwa pływają pod gdańską flagą, siedzibą towarzystwa natomiast jest nie tylko Gdańsk, ale też Gdynia i Poznań.

Towarzystwo uruchomiło piękne parowce: „Monika" i „Kaszuba", oraz parowiec frachtowo-osobowy „Ajaks", które mają ze sprawnością kursować pomiędzy Gdańskiem, Sopotami, Puckiem, Gdynią i Helem. Życzyć należy, by wycieczkowicze nasi korzystali z t y c h s t a t k ó w, pomni tego, że się przyczyniają do rozwoju pierwszego gdańskiego, a zarazem szczerze polskiego przdesiębiorstwa żeglugowego. Z innej strony, wiedząc jak niełatwo rentuje się ruch osobowy na morzu, pasażer każdy zechce pamiętać, iż jego podróż tylko zmniejszy początkowe deficyty, a nie przyczyni się do łatwych zysków towarzystwa, które dopiero co powstało. Wzorowa obsługa i wygodne warunki podróży — zapewniają statki t-wa „Gryf" wycieczkowiczom i życzyć należy, ażeby te podróże polsko-gdańskimi statkami jak najprędzej przyzwyczaiły naszą publiczność lądową do polskiego morza.

Zyski Żeglugowe.

Akcyjne towarzystwo „Danziger Reederei" zamknęło rok kalendarzowy 1921 zyskiem brutto 6 139 000 mk., czysty zysk przekracza 4 milj. mk. niem. przy kapitale całkowitym towarzystwa wynoszącego 1 milj. mk. niem. Sprawozdanie zarządu wykazuje, że zyski towarzystwa były naogół „mierne". Życzymy pewnemu procentowi naszych czytelników, którym coś (ale co?) przeszkadza zbliżać się finansowo do spraw żeglugi polskiej, zastanowić się nad temi miernemi zyskami i wysnuć wszystkie nasuwające się konsekwencje dla siebie.

Obwód Kłajpedy.

Handlowa marynarka Litwy Kowieńskiej.

Jak podają źródła niemieckie w Kownie założonem zostało „Litewskie Towarzystwo Żeglugi parowej". które zakupiło w zeszłym roku w Anglji 6 statków. Są to parowce przeznaczone dla żeglugi morskiej. Prócz tego kowieńczycy mieli nabyć kilka statków żaglowo-motorowych, kupując je u Niemców. Wywożonem ma być za pomocą tych statków zboże, bydło, nabiały i len, a przedewszystkiem drzewo. Wwozić natomiast mają te statki przeważnie węgiel kam.

Do wiadamości tych, szerzonych przez prasę niemiecką należy się odnieść z wielką rezerwą. Już nieraz prasa ta podawała wiadomości tej miary, co nowina, iż Litwa Kowieńska zamówiła w Niemczech tysiąc (!) lokomotyw. Tak informawało swych czytelników fachowe informacyjne kupieckie pismo „Der Osten", ukazujące się w Gdańsku.

Niemcy.

— Jak komunikuje czasopismo fachowe „Hansa" z dnia 15 IV dla zabezpieczenia rozwoju żeglugi małej, szczególnie zaś dla ułatwienia pozbawionym pracy marynarzom nabycia stateczku i dla pomocy właścicielom najmniejszych statków, zagrożonym, bez ich winy, w istnieniu samodzielnem, rząd niemiecki postawił do dyspozycji ministerstwa gospodarki krajowej (Reichswirtschaftsministerium) specjalne fundusze.

Z tych funduszów rząd wydaje pożyczki do wysokości 150 tys. marek niem. na poszczególny statek. Kwota użyczona oprocentowuje się w wysokości 2%, do czego dochodzi jeszcze 1½% na umorzenie długu. Przy pożyczkach nie przekraczających kwoty 100 tys. mkn., w wypadkach prawdziwej konieczności ⅓ części długu może być uznana za niezwrotną. Przy tem zapomoga zachodzi tylko z tym warunkiem, że udzielona przez rząd pożyczka wpisana zostanie jako hypoteka, zaś ubiegający się wystara się o conajmniej 25% potrzebnego kapitału. Miałby ten udział zawierać się w hypotece banku, udzielającego pożyczek na okręty, to hypotece tej tylko w takim razie uznanym zostanie przywilej (pierwszeństwo), jeżeli hypoteka, mogąca być wpisaną dla rządu, pokrywa się jeszcze wartością statku. Każda poszczególna prośba o udzielenie pożyczki będzie dokładnie zbadana przez komisję fachowców niemieckiego wydziału żeglugi w Hamburgu dla oceny korzystności eksploatacji (Wirtschaftlichkeit) danego statku. Zasadniczym warunkiem jest, ażeby poparty sam statek prowadził, czyli żeby posiadał conajmniej patent małej żeglugi.

— Pora i nam się zająć poważniej naszą żeglugą małą, która wymaga jak największej pieczołowitości i jak najenergiczniejszego poparcia ze strony rządu. Możliwość subwencji wzmocni przesiębiorczość naszych marynarzy-Kaszubów, nie posiadających wystarczającego kapitału i odpowiednich statków. Z innej strony postawienie warunkiem subwencji własnoręcznego prowadzenia statku przez subwencjonowanego skłoni rybaków do tem korzystniejszego uczęszczania na kurs wstępny do małej żeglugi, jaki będzie rozpoczęty w tym roku po raz pierwszy w Szkole Morskiej w Tczewie. Oczywiście w ciągu najbliższych paru lat trudno jeszcze będzie wymagać od prowadzących statki patentu, lecz bardzo pożądanem byłoby urzędowe zapowiedzenie po jakim terminie (2—4 lata) patent będzie wymagany i jakie da prawa. Oczywiście należałoby uwzględnić doświadczenie starszych szyprów małych żaglowców i wydać im zaświadczenia polskie na mocy długoletniego pływania jako prowadzących, jak to jest zwyczajem w wielu zagranicznych marynarkach. JKT.

Rosja sowiecka.

Co pozostało jeszcze z rosyjskiej marynarki handlowej?

Marynarka handlowa rosyjska, która posiadała w chwili wybuchu wojny około miljona tonn ładowności. (tonaż netto) dziś posiada przypuszczalnie jeszcze tylko około jednej piątej tego taboru, z którego, znowu tylko znikoma część jest w zdatnym do żeglugi stanie. Bolszewicy, według źródeł niemieckich, obliczają wielkość swej zdatnej do użytku floty handlowej na 30 tys. tonn całkowitej pojemności (tonaż brutto). Jednak pokaźna ilość statków handlowych rosyjskich sprawnie kursuje obecnie pod obcymi flagami, lub stoi pod obcymi flagami w obcych portach. Ten tonaż, w olbrzymiej części dla Rosji beznadziejnie stracony wynosi przeszło 200 tys. tonn pojemności całkowitej.

Jak się przedstawia obecnie bałtycka flota wojenna bolszewików?

Według źródeł angielskich flota bałtycka sowieckiej Rosji składa się jeszcze z kilkadziesięciu jednostek, w tem z 60 torpedowców, w tej liczbie 22 wielkich niszczycieli (przeciwtorpedowców), do 1610 tonn wyporności i 20 nurkowców (łodzi podwodnych), z których wiele posiada urządzenie do stawiania min kotwicowych w morzu, a mianowicie do 42 min przy każdej podróży. Przypuszczać należy, że cyfry angielskie mało mają co wspólnego z rzeczywistością i wyznaczają tylko stan floty torpedowców i nurkowców na zasadzie listy floty carskiej; co zaś do większych okrętów to „Paryżska-ja Kommuna“ (były „Petropawłowsk“) „Marat“ (były „Sewastopol“) były w marcu roku ub. mocno uszkodzone („wysadzone w powietrze“?) przez rewolucjonistów Kozłowskiego i obecnie, chociaż dreadnoughty te figurują w liście floty bolszewickiej to jednak stan ich, prawdopodobnie, nie pozwoli im ukazać się na morzu.

Norwegja.

Norwegowie nie uznają przygotowania kadrów oficerów marynarki handlowej przy pomocy pływania na specjalnych okrętach szkolnych. Przeciwnego zdania są Duńczycy.

Prasa fachowa norweska przeważnie jest zdania, że tylko przejście wszystkich szczebli zawodu morskiego, poczynając od obowiązku chłopca okrętowego może dać dobrych pomocników i kapitanów. W szczególności uważają Norwegowie, iż ćwiczenie na specjalnych żaglowych okrętach szkolnych kandydatów na przyszłych pomocników kapitana statku parowego jest przeżytkiem, nie mającym poważnego usprawiedliwienia. Przygotowaniem do parowej żeglugi może być tylko praktyka na parowcach.

Wręcz przeciwnego zdania są Duńczycy, jak również i Niemcy. Prywatne największe kompanje okrętowe duńskie utrzymują wielkie szkolne żaglowce, na których ćwiczą przyszłą dyplomowaną załogę dla wszystkich swych okrętów, jak żaglowych, tak też, motorowych i parowych. Oryginalne stanowisko Norwegów tłómaczy się przeważnie tem, że każdy, mający aspiracje wyższe w marynarce handlowej norweskiej, prawie bez wyjątku, rozpoczął swój zawód na mniejszym żaglowcu i skupianie tych ludzi na jednym większym żaglowcu dla wyrobienia karności, zręczności i odwagi w ćwiczeniach z żaglami przy wszelkich warunkach jest prawie zbyteczne.

Co innego w krajach, gdzie tak wielkiego wyrobienia marynarskiego od małych lat, jak w Norwegji niema. Już w Danji znaczny procent ludności nie jest tak zrośnięty z morzem, a jednak przyszli kapitanowie rekrutują się ze wszystkich warstw ludności, między innemi rolników i mieszczan, którzy w młodych latach znaleźli swe powołanie w marynarce. Jeszcze większy procent takich co się nie wyrobili w żegludze od młodzieńczych lat posiadają Niemcy, a jednak dzięki w znacznej mierze szkolnym żaglowym okrętom niejeden Bawarczyk lub Wirtemberczyk szybko się wyrobił na dobrego pomocnika, a później i kapitana.

Stąd zupełnie słusznem jest ćwiczenie naszych uczni Szkoły Morskiej na okręcie żaglowym, posiadającym motory pomocnicze. Im mniejsza jest granica morska danego państwa, tem większa zachodzi potrzeba w utrzymaniu żaglowych okrętów szkolnych.

Stany Zjednoczone.

Jak się marnuje fundusze wychodźtwa.

(Afera „Polish Navigation Corporation“).

Pod tym tytułem daje „Wychodźca“ szereg pouczających wiadomości o wykorzystaniu patrjotyzmu polskiego w smutnej i haniebnej aferze ze statkami „Józef Piłsudski“ i „New York“. Dajemy wyjątki:

„Szerokiem echem odbiła się wśród Polonji amerykońskiej a także w kraju sprawa niewypłacalności „Polish Navigation Corporation“.

Jak to przesiębiorstwo powstało?

Firma „Polish Navigation Corporation“ założona została w Willmingtonie w stanie Delaware w r. 1919 przez grono emigrantów polskich niefachowców. Ideą tego przedsiębiorstwa było stworzenie choćby małej linji pasażerskiej, której okręty mogłyby przewozić reemigrantów polskich z Ameryki do Gdańska. Założyciele nie liczyli się zupełnie z istniejącemi warunkami i przeciwnościami, nie można jednak twierdzić, że mieli zamiary nieuczciwe.

Położenie przedsiębiorstwa zmieniło się zasadniczo, gdy zarząd firmy został przeniesiony do New Yorku i gdy nastąpiło tam powiększenie przedsiębiortswa.

Wówczas weszli do zarządu ludzie z inteligencji i pseudo-inteligencji i rozpoczęli formalną kampanję akcyjną. Pozyskawszy kilku drobnych kapitalistów z osad, położonych w pobliżu New Yorku, którzy wpakowali cały niemal swój majątek, nowy zarząd postawił przedsiębiorstwo w ten sposób, aby nadać na zewnątrz rozgłos, który był potrzebny dla reklamy w sprzedaży akcyj na szeroką skalę. Reklama prasowa nowego zarządu zakrawała na „humbug“. Wydatki organizatorów i zarządu, pochłaniały znaczny odsetek kapitału. Zarządowi udało się sprzedać akcyj na ogólną sumę 850 000 dolarów.

Firma wpłaciła sumę 25 tys. dolarów na statek „New York“, a poprzednio nabyła za cenę kilkudziesięciu tysięcy dolarów statek „Mitau“, względnie „Birma“, którego nazwę zmieniła na „Józef Piłsudski“. Statek ten nie kursował wcale; jako posiadający pojedyncze dno nie nadaje się do obsługi pozaoceanicznej. Pozostaje on w porcie w Kilonji, gdzie po uskutecznieniu licznych przeróbek został obłożony aresztem w olbrzymiej sumie. (NB. obecnie srzedany z licytacji).

Statek „New York“, który był amerykańskim krążownikiem pomocniczym w kampanji hiszpańskiej (1898), zbudowany został przed 30 laty.

Statek pochłania, zdaniem fachowców, niemniej węgla, niż kolos francuski „Paris“ o przeszło trzy razy większej pojemności. Zobowiązania firmy „Polish Navigation Co.“ sięgają setek tysięcy dolarów. Na pierwszem miejscu są pretensje załogi, wynoszące około 60 tysięcy dolarów. Statek sprzedany został z przetargu przez urząd Marszałka Federalnego w Brooklinie za 70 tys. dol.; w ten sposób pretensje załogi zostały pokryte. Nabywcą okrętu jest firma „Duncan et Mount“ w New Yorku.

Bankructwa formalnego „Polish Navigation Corp.“ nie ogłoszono. Likwidacja nastąpiła automatycznie z chwilą wniesienia pretensji przez firmę Morse Dry Dock do odnośnego urzędu federalnego.

Po upadku firmy prasa polska w Ameryce wyraziła przekonanie, że wypadek ten położy kres wszelkim przedsiębiorstwom akcyjnym. Jest jasnem, że upadek tej firmy, reklamowanej poprzednio w sposób hałaśliwy, zabił w pewnym stopniu zaufanie wychodźtwa polskiego do wszelkich przedsiębiorstw polskich oraz zaufanie świata amerykańskiego.

Upadek „Polish Navigation Corp.“ wyrządził oprócz szkody materjalnej — moralną, wytworzył bowiem taki nastrój wśród wychodźtwa, że nawet z chwilą powrotu do dobrobytu w Ameryce przedsiębiorstwo polskie nie prędko pozyska zaufanie wychodźtwa.“

Tyle „Wychodźca“. A my dodamy od siebie: Miara szkody takiej „roboty“ — jest niemal większa, niż ofensywy bolszewickiej, bo sieje spustoszenie nie tylko materjalne ale i duchowe. Dusza polska zwycięży wszystkie ciosy i wyjdzie zwycięska, w to wierzymy, lecz ciężko jest patrzeć na to, jak mało jeszcze rodacy nasi umieją społecznie walczyć ze złem. Dobrej woli i odwagi społecznej okażmy jak najwięcej!

Lotnictwo a przemysł rybacki.

Jak podaje czasopismo „Lot“, w ostatnich czasach zrobiono nader udatne próby zastosowania płatowca do wykrywania stad ryb i zawiadamiania o tem rybaków. Sposób ten zaprowadzono na szerszą skalę w mieście San Diego w Kalifornji. Pierwszy taki patrol uruchomiono 17 grudnia 1919 r. i udało mu się zaraz spostrzec duże stado ryb. Zawiadomiono natychmiast rybaków, którzy mieli trzydniowy połów, zbierając 40 tonn sardynek. Było to bodźcem dla stosowania płatowców przy wszelkich wyprawach rybackich.

Dla ułatwienia informowania rybaków o miejscach, w których znajdują się ryby, przygotowano odpowiednio podzielone mapy. Przeprowadzono mianowicie na mapie oceanu pod San Diego kratkę obejmującą około 60 mil kw. (ok. 150 km²) każda, a następnie utworzono podziałki 10 m² (ok. 25 mk²). Wszystkie te działki ponumerowano i rybakom dano podobną mapę, jaką brali ze sobą lotnicy.

Z chwilą gdy obserwator unoszący się na wysokości 150 m nad morzem zauważył stado ryb, opuszczał się niżej, aby rozróżnić ich rodzaj. Gdy okazało się, że są to sardynki, — zawiadamiano natychmiast dyżurujący statek, który przekazywał tę wiadomość łódkom, albo z pomocą tub, albo też zawiadamiając radjotelegraficznie urząd portowy. Tego rodzaju sygnalizacja była tak sprawną, że przed upływem 5 minut gotowa była cała flotylla.

Według zebranego materjału statystycznego, do czasu wprowadzenia wywiadów rybnych, rybacy wracali często bez połowu, — obecnie wyjeżdżali tylko na pewną zdobycz. Zwiększenie połowu było tak znaczne, iż zakłady przygotowujące sardynki, pracujące dawniej kilka lub kilkanaście dni w miesiącu, zatrudnione były stale bez przerwy.

Co do innych ryb łowionych w okolicy San Diego od wiosny do jesieni, to i tu wywiad lotniczy może oddać wielką usługę i zwiększyć wartość rocznego łowu wynoszącą 2 000 000 dolarów, w każdym razie przykład z połowem sardynek jest najlepszym dowodem pożyteczności lotniczego wywiadu rybackiego.

Nowe wydania.

Specjalne numery gazet poświęcone żegludze — w Polsce.

W dniu 20 maja ukazał się specjalny numer gazety „Rzeczpospolita“, poświęcony sprawom żeglugi morskiej i transportu towarowego. Numer ukazał się we wszystkich oddziałach tej gazety. Witamy ten objaw zrozumienia przez prasę krajową potrzeb naszego handlu i naszej żeglugi morskiej i rzecznej.

Z głosów prasy o „Żeglarzu Polskim“.

„Strażnica Zachodnia“, nr. 1, marzec:

„Czasopismo poświęcone jedynie sprawom żeglugi morskiej i rzecznej jest teraz nowy miesięczny „Żeglarz Polski“, wychodzący od stycznia rb. w Gdańsku; treść pierwszego numeru obfita i interesująca“.

„Rybak Polski“, nr. 4 15 lutego:

„Z dniem 1 stycznia rozpoczął wychodzić w Gdańsku „Żeglarz Polski“, poświęcony wszystkim dziedzinom, dotyczącym naszego żeglarstwa. Czasopismo to nader mile redagowane należy powitać z wielkiem zadowoleniem“.

„Hansa“, nr. 11, 2 kwietnia, Hamburg:

„Nieproporcjonalnie do małej floty handlowej w Polsce istnieje względnie wielkie zainteresowanie dla żeglugi morskiej. Ażeby to zainteresowanie jeszcze więcej rozwinąć od niedawna wydaje się w Gdańsku dla spraw polskiej żeglugi specjalne czasopismo unter dem Titel „Żeglarz Polsci“ (polnischer Seemann). Dalej sprawozdawca streszczając program czasopisma uważa pismo nasze za agitacyjne, a nie fachowe (najlepsza atestacja, jaką otrzymać mogliśmy z tej strony!), krytykuje pobieżnie projekty Gdyni i Tczewa i uważa, że „w Gdańsku posiada Polska już dziś tyle praw, że nic nie stoi na przeszkodzie tworzeniu przez nią własnej floty handlowej“. Czyli: pracujcie, oddając 70% zarobku nam, a my was za waszą naiwność ośmieszać nazewnątrz będziemy. „Bardzo cennem byłoby, gdyby pismo w sprawie rozbudowy wewnętrznych dróg wodnych poruszyło gruntownie społeczną opinję w Polsce. Uspławienie Wisły dla żeglugi jest dla Polski kwestją życia“. Co racja, to racja!

„Wychodźca“, nowe czasopismo polskie.

Z końcem kwietnia br. ukazywać się zaczął w Warszawie „Wychodźca“, tygodnik poświęcony sprawom emigracji i reemigracji, pod naczelną redakcją Wojciecha Szukiewicza. Pismo nowe robi jak najlepsze wrażenie: treść bardzo ciekawa, język prosty. Wszyscy interesujący się sprawami wychodźtwa i życia polskiego poza granicami Rzeczypospolitej znajdą tu dużo praktycznych wiadomości. Warto jest zanotować, że pismo stoi na poziomie prasy prawdziwie obywatelskiej i nigdzie się nie dostrzeże śladu ukrytej reklamy. Życzymy „Wychodźcy“ jak największego grona czytelników, zwłaszcza na Pomorzu, gdzie szczególniej się wyczuwa brak przystępnie pisanych tygodników polsk. Prenumerata jest b. niska: kwartalnie 300 mk., dla urzędów gminnych, czytelń i bibljotek 150 mk. Adres red.: Warszawa, Wspólna 19. Konto P. K. O. 1855.

Franciszek Szychliński. Zjawiska zamarzania u polskiego wybrzeża Bałtyku

str. 25 z 1 mapką i tablicą., Poznań 1922.

Praca ta, o charakterze naukowym, jest odbitką z prac Komisji Mat. Przyr. Tow. Przyjaciół Nauk w Poznaniu i zaopatrzoną jest w skrót francuski. Osoby, interesujące się hydrologją naszych i sąsiednich wód, znajdą w pracy p. Szychlińskiego wiele cennych zestawień, dotyczących lodów, oraz wyczerpujący spis literatury przedmiotu. O ile jednak podane zostały prace H. Karstena i R. Wittinga, dotyczące innych części Bałtyku, należało też nie pominąć i źródeł duńskich, które przedstawiają wartość pierwszorzędną. Również czasopismo geograficzne „Fennia“, ukazujące się w Helsingforsie i pomieszczające prace z hydrologji zatok Botnickiej i Fińskiej, zasługuje na nadmienienie. Finnowie mogą być dumni, posiadając podobne czasopismo, poświęcone krajoznawstwu Finlandji i sąsiednich krajów i mórz.

W pracy p. Szychlińskiego dostrzegliśmy dwa błędy. Pierwszym jest nieprawidłowe oświetlenie przyczyn długiego zlodzenia portu w Piławie. Autor sądzi (z str. 7), iż „prócz wschodniego położenia“ znać tu „wpływ klimatu lądowego, przy braku bezpośredniego działania morza“. Otóż jak pierwsza, tak i druga przyczyna prawdopodobnie działają zupełnie podrzędnie, zaś nie ulega kwestji, że główną przyczyną jest 1) położenie przy cieśninie Zalewu, z którego przypływa lód ruchomy, oraz 2) łamanie lodów w kanale królewieckim. Działanie tych przyczyn (wymienionem jest tylko łamanie lodów w samej Piławie) jest niemal pominięte, gdy tymczasem warto podkreślić, że łamanie lodów w kanale królewieckim w niektóre zimy może podnieść cyfrę dni „z lodem wogóle“ w samej Piławie i to bardzo znacznie. Zresztą cyfra 104 dni podana w tekscie i w tablicy nie ma żadnego usprawiedliwienia w innych cyfrach. Musiało tu zajść jakieś fatalne nagromadzenie błędów drukarskich.

Bardzo pożądanem byłoby zestawienie Piławy z Kłajpedą! Wszak Brüsterort ma zaledwie *23* dni zlodzenia, więc o wpływie „wschodniego położenia“ naprawdę trudno mówić.

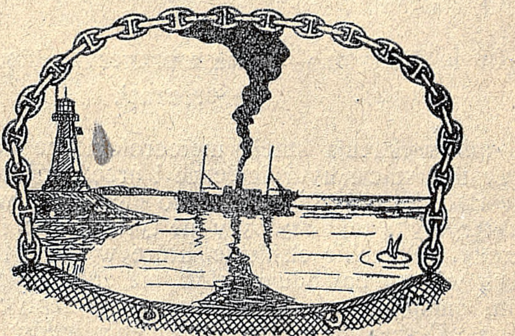
Mniej ważnem dla całości błędem jest przedstawienie na str. 19 zadań łamania lodów na dolnej Wiśle. Łamanie to, prócz ostatnich paru kilometrów, ma, jak wiadomo, na celu nie podtrzymanie komunikacji, lecz zapobieżenie niebezpieczeństwu powodzi. JKT.

* * *

Dr. Aleksander Czołowski. Marynarka w Polsce. Szkic historyczny. Nakładem Inst. Narod. im. Ossolińskich. Lwów — Warszawa — Kraków. 1922. Cena 1920 mk.

Z uczuciem prawdziwego zadowolenia notujemy, iż w roku bieżącym zamiast broszur okolicznościowych i ogólnikowych ukazywać się zaczynają prace kapitalne, poświęcone historycznemu zagadnieniu naszego dostępu do morza. Jednocześnie z drugiem wydaniem „Walki o Bałtyk“ prof. Szelągowskiego ukazała się gruntowna praca dra Al. Czołowskiego. Autor zaznacza, iż aparat cytat przenosi do następnego wydania; dlatego nie jesteśmy w stanie śledzić nowe szczegóły i źródła wprowadzone przez autora. Jednak nie ulega wątpliwości, że praca znakomicie stosuje szereg niewykorzystanych źródeł i przeto stanowi wprost nową stronicę w nauce historji marynarki polskiej, tak jeszcze biednej w szczegóły głębsze. Spodziewamy się, że zapowiedziane wydanie, objaśniające użycie źródeł ukaże się niebawem.

Gorąco polecamy czytelnikom tę nadzwyczaj pożyteczną książkę. Wydanie jest zaopatrzone w ilustracje i wydrukowane na lepszym papierze, czem się prawdopodobnie tłumaczy nieco wysoka cena. T. E.



Meteorologia i hydrografja.

O przebiegu pogody nad Bałtykiem w maju 1922 r.

Wir, który się ukazał w końcu kwietnia nad Morzem Śródziemnem, biegł w pierwszym dniu maja przez Niemcy, część zachodnią Bałtyku i Skandynawję południową dalej ku północy. Za nim postępowało wysokie ciśnienie; zajęło ono większą część kontynentu, powodując również nad Bałtykiem przy wiatrach słabych z kierunków zmiennych polepszenie stanu pogody.

Lecz już dniu 4-ym ukazał się nowy wir między Islandją i Norwegją. Na południowych jego krańcach wytworzyła się drugorzędna zniżka barometryczna, przebiegająca szybko Morze Północne i Bałtyk. W dniu 5 ym i 6-ym m. b. spowodowała ona nad wybrzeżem polskiem grzmoty i błyskawice; miejscami spadły znaczniejsze opady przy wiatrach dość porywistych z kierunków południowych lub zachodnich.

Do dnia 8-go zajmowało wysokie ciśnienie barometryczne kontynent i powodowało również nad Byłtykiem lepszy stan pogody. W tym dniu zaś dobiegł nowy głęboki wir z zachodu do Norwegji północnej i skierował się dalej ku Finlandji. W czasie tym zajmowało wysokie ciśnienie Anglję i Irlandję. Przy takim rozkładzie ciśnienia powietrza nad Europą wiały nad Bałtykiem bardzo silne wiatry z kierunków zachodnich lub północno-zachodnich, powodując w dniach następnych znaczne ochłodzenie ;w dniu 10-ym spostrzeżono w Nowymporcie tylko 7,9° C., a w nocy do II-go spadła tamże temperatura powietrza do 2,1° C. Równocześnie było niebo dość silnie zachmurzone, często padały deszcze, grady lub krupy.

W dniu 13-ym ukazał się koło Islandji nowy wir; biegł on wolno w kierunku wschodnim. Wysokie ciśnienie ustąpiło wtedy ku kontynentowi. Rozkład ten spowodował rozpogodzenie i przy wiatrach południowo-zachodnich wzrost temperatury. W dniu 16-ym wskazywał termometr na wybrzeżu polskiem ponad 20° C. Gdy w dniu 15-ym wir dobiegł do Norwegji środkowej zwiększyło się nad Bałtykiem zachmurzenie przy silnych wiatrach zachodnich. W dniu 17-ym oddalił się wir do Finlandji, natomiast zajmowała nowa zniżka barometryczna Anglję i Ocean Lodowaty. Ponownie wytworzyły się drugorzędne zniżki na jego północno-wschodnich krańcach i przebiegały część północną kontynentu. Spowodo-

wały one nad kontynentem grzmoty i błyskawice, połączone w niektórych miejscowościach (np. w okolicy Gniezna) z gwałtownymi i niszczącymi wichrami. Niepogodny stan pogody trwał do dnia 20-go, kiedy wir dobiegł do Finlandji.

W dalszym ciągu następowała od Anglji przełęcz wysokiego ciśnienia, która zajmowała Morze Północne, Bałtyk i kontynent prawie do końca maja. Tylko w dniach 23-im i 27-ym oddziaływały przejściowe drugorzędne zniżki barometryczne cokolwiek niekorzystnie na stan pogody. W dniu ostatnim maja zaś spowodował głęboki wir, który od Oceanu Lodowatego dobiegł do zatoki Botnickiej nad Bałtykiem gwałtowne wichry zachodnie.

W pierwszych dniach maja tamowała kra lodowa żeglugę małych statków nad wybrzeżami Estonji; w zatoce Botnickiej jeszcze w drugiej dziesięciodniówce napotkać było można kry lodowe, utrudniające poniekąd swobodny ruch mniejszych statków. Lk.

Lody na Bałtyku — jedna z przyczyn chłodów wiosny tegorocznej.

Jak wykazują stacje meteorologiczne nadmorskie i specjalne stacje hydrologiczne i urzędy portowe zlodzenie Bałtyku ubiegłej zimy było niezwykle wielkie. Charakterystyką tej zimy były nie tyle wielkie, ile spóźnione mrozy. Wysokie ciśnienie, które w zimie i w początkach wiosny powoduje chłód, nie dało się zepchnąć niżom, sunącym od zachodu, z ponad ciepłych fal Atlantyku. Dlatego też proces topnienia lodów na Bałtyku odbywał się bardzo powoli. Stąd wyjątkowo ostre zimno przy nastaniu północnego wiatru w Polsce, gdy zwykle powiew północny łagodnieje znacznie wcześniej. Bałtyckie jednak lody są przyczyną drugorzędną, dającą się tylko przy północnych wiatrach nam we znaki. Ogólna przyczyna leży w układzie prądów i ruchu gór lodowych w północnym Atlantyku tej wiosny, oraz stopniu oziębienie lądu Eurazji ubiegłej zimy. JKT.

Z życia Ligi Żeglugi Polskiej.

Zebranie oddziałów pomorskich Ligi Żeglugi Polskiej w Gdyni.

Pięć miesięcy temu rzuconym był na łamach „Dziennika Gdańskiego" i „Żeglarza Polskiego" projekt „silnej organizacji oddziałów pomorskich L. Ż. P." i zwołania zjazdu pomorskiej tej instytucji, celem ożywienia jej dotychczasowej, niezbyt intensywnej działalności. Oddział w Gdyni zrealizował tą myśl, połączywszy naradę między oddziałami z przyjęciem oddziału wileńskiego, który odbywał wycieczkę na wybrzeże. Na sympatyczną tą uroczystość przyjęcia wilnian i dla przysłuchania się zapowiedzianym referatom o portach przybyło liczne grono osób z całego Pomorza, wśród których byli liczni przedstawiciele wyższej władzy, co świadczyło o uznaniu wielkiego znaczenia tego rodzaju zebrań przez nasze czynniki miarodajne. Obecni byli: wojewoda pomorski p. Brejski, zastępca Komisarza Rzeczypospolitej w Gdańsku komandor Witkowski, członek Rady Portowej admirał Borowski, zastępca dowódcy wybrzeża komandor Panasewicz, szef departamentu marynarki handlowej p. Gabriel Chrzanowski, dyr. państwowej sieci metereologicznej prof. Gorczyński, starosta tczewski p. Dytkiewicz, zastępcy starostów wejherowskiego i puckiego prezesi oddziałów pomorskich Ligi oraz przedstawiciele naszej marynarki wojennej i handlowej. Przewodniczył zebraniu p. Rummel, dyrektor centrali stołecznej Ligi Żeglugi Polskiej.

Po krótkiem przemówieniu p. Stodolskiego, który przywitał oddział wileński jako prezes oddziału w Gdyni wygłoszone zostały dwa przemówienia w kwestji portowej: p. Klejnota-Turskiego, który wysuwał obok portu w Gdyni znany już naszym czytelnikom projekt portu na Tczewskich Łąkach i przemówienie p. Maiera, zastępcy kierownika robót portowych w Gdyni. Podkreślić należy, iż jest już najwyższy czas, by zwolennicy wielkiej Gdyni wystąpili nareszcie z rzeczową krytyką portu gdańsko-tczewskiego i obroną ekonomicznej rentowności portu handlowego w Gdyni. Pytanie p. Klejnota-Turskiego: czemu Belgijczycy nie porzucili Antwerpji dlatego tylko, że ujście Skaldy leży w holenderskim ręku, a doprowadzili ją do wielkości pierwszego portu na lądzie europejskim, i czemu nie zaczęli rozbudowywać na główny port Belgji Ostendy, lecz nadal używają jej dla kąpieli morskich — wymaga odpowiedzi.

Marynarka wojenna i handlowa, oraz kierownictwo budowy portu okazały wiele uprzejmości przy oglądaniu statków wojennych i portu. Goście wileńscy, tak serdecznie przywitani, pozostali na dwa dalsze dni, w celu zwiedzenia Helu i wybrzeża. Na zamkniętej naradzie przedstawicieli oddziałów pomorskich uchwalono zjechać się w Gdyni na dzień 18 czerwca o godz. 1 po południu w celu wyrobienia programu wspólnych prac agitacyjnych i organizacyjnych bieżącego lata.

W oczy rzucała się nieobecność zupełna rodaków z Gdańska i Sopotu.

Oddział sopocki nie wydelegował nawet przedstawiciela. Przy sposobności nadmienić musimy, że w Gdańsku do dziś L. Ż. P. niema oddziału. Natomiast obserwowaliśmy dwu osobników o patykowatych nogach, którzy cisnęli się do statków wojennych, na pomost i na salę, a robili mową i wścibstwem wrażenie służbowych wysłańców en plus pierwszej „wehry" z Gdańska lub Malborka. Możemy się pocieszać tem, że nasza gruntowna znajomość języka niemieckiego i psychologji niemieckiej starczy za obronę od tysiąca szpiegów, którzy ani duszy naszej, ani języka dobrze nie zrozumieją.

Walne zebranie Oddziału Ligi Żeglugi Polskiej w Toruniu.

Oddział toruński Ligi Żegl. P. odbył dnia 11 kwietnia br. swoje doroczne walne zebranie w gmachu „Muzeum". Na przewodniczącego zebrania powołany został p. dr. Łęgowski, znany na Pomorzu jako organizator naszego szkólnictwa średniego. W toku obrad wybrano nowy zarząd, w skład którego wchodzą jako prezes: inż. Born, dyrektor I Okręgu regulacji rzek żeglownych, jako wiceprezes: prof. dr. Łęgowski, były prezes pomorskiego kuratorjum szkolnego, jako sekretarz: inż. Iwanowicz, jako kasjer: wicedyrektor P. K. K. P. Pranziński. Prócz tychże wybrano 7 ławników.

W dłuższej przemowie do zebranych objaśnił inż. Fojut cele Ligi Żeglugi Polskiej i wykazał, że ożywieniem życia w oddziałach L. Ż. P. winni się zająć przedewszystkiem fachowcy marynarze, żeglarze i pracownicy budownictwa wodnego. Potem mówca w krótkich rysach przedstawił dotychczasowy nasz skromny dorobek na polu praktycznej żeglugi morskiej i rzecznej, budownictwa okrętów, piśmiennictwa fachowego itd. i zakończył apelem, by zebrani zyskali członków do Ligi w wszystkich warstwach społeczeństwa. Przez imponującą liczbę członków Ligi Żeglugi najdobitniej wykazać można innym narodom, że Polacy chcą być narodem żeglarskim.

W końcu uchwalono urządzić szereg wieczorów odczytowych i przystąpić do zorganizowania obchodu wianków.

„Pierwszy Polski Klub Jachtowy Morski".

Z inicjatywy redakcji „Żeglarza Polskiego" powstaje „Pierwszy Polski Klub Jachtowy Morski", przy udziale miłośników sportu żaglowego z Pomorza i całej Rzeczypospolitej. Siedzibą zimową Klubu ma być Tczew, letnią zaś osada Hel, port którego jest pewnym schroniskiem dla jachtów żaglowych i idealną stacją dla dalszych podróży. Bliższe szczegóły podamy niebawem.

Ss Corvus norw. z Londynu, tow., 765, Walford; ss Lyra fiń. z Rygi, tow. 229, B. i S.

szwedz. z Tunisu, fosfat, 2754, Hartwig; ss Claus niem., z Ss Weichsel, gdań., z Hamburga, tow., 607, B. i S.; ms Danenborg, duń., z Szczecina, próżny, 72, Ganswindt; ss Jessie Maersk, duń., z Svendborg, próżny, 1165, B. i S.

S/ Susquehanna ,amer. no Nowego Yorku, 21 pas. i tow. 5753 t.

Ss Karl niem. z Hamburga, tow., 166, Prowe; ss Novo ang., z Hull via Piława, 35 pas. i tow., 994, Ellermann u. Wilson; ss Orontes niem., z Świnoujścia, próżny, 180, Reinhold; ss Baltannic, ang., z Londynu, 68 pas. i tow., 657, Balt. Corp.; ss Orla, niem., z Hartlepool, węgle i koks, 628, Nordd. Lloyd; ss Lituania, duń., z Nowego Jorku, 447 pas. i tow. 3940, Balt. Corp.;

Ss Iris, szwedz., z Gothenburg via Malmö, tow., 169, Reinhold.

S/s Gerda, szw. z Szczecina, próżny 179 t., Hansa d. G., s/s Tuborg, duński z Hobro, ziemniaki 277 t., B. u. S., s/s Neestun, norw. z Kłajpedy, drzewo 736 t., B. u. S.

m/s Buckau, niem z Nyköping, próżny, 337 t., Hartwig, s/s Ara, norw. z Londynu, tow, 557 t., Walford, s/s Bolbeck, niem. z Szczecina, próżny, 881 t., Walford, sjs Brake, niem. z Hamburga, tow., 336 t., B. i S., s/s Firoaria, duń. z Kopenhagi, 100 pas. i tow., 677 t., Reinhold.

S/S Planet, niem., z Hamburga tow., 433 t., s/s Bolero, niem., z Libawy drzewo, 755 t., s/s Stralsund I, niem., z Kopenhagi tow., 92 t., s/s Andromeda, niem., z Bremeny tow., 363 t., s/s Hentsch, niem., z Szczecina próżny, 497 t.

S/S Baltriger, ang., z Londynu 10 pas. i tow., 658 t., s/s Moskow, duń., z Southampton 200 pas. i tow., 1490 t., s/s Charkow, duń., z Kopenhagi tow., 525 t., s/s Latvia, duń., z Nowego Yorku 298 pas. i tow., 5086 t.

s/s Lituania, duń. z Libawy, 187 pas. i tow., 3940 t., Balt. Corp., s/l Sigrid, niem. z Szczecina, próżny, 336 t., Reinhold, s/s Brda, norw. z Huelva, proch siarczany, 1323 t., B. i S., s/s Poljana, norw. z Sfax (Tunis), fosfat, 2335 t., Hartwig, s/l Alida, niem. Kolberg, próżny, 315 t., Reinhold, s/s Gazelle, gd., z Helu, 84 pas., 6 t., Weichsel, s/s Dwina, ang. z Leith, węgle i pak, 465 t., Reinhold, s/s Progress, gd. z Hamburga, tow., 437 t., Reinhold, s/s Maxton, ang. z Kopenhagi, próżny, 266 t., B. i S.

S/s Baltriger, ang. z Lizawy, 57 pas. i tow. 658 t., Balt. Corp. s/s Ob. Praesident Delbrueck, gd. z Hamburga, mąkę i ryż 620 t., B. u. S.

S/s Asturien, ang. z Bougie, Algiri, fosfat 2070 t., Ellerm. Wilson, s/s Polonia, duń. z Nowego Jorku 526 pas. i tow. 4519 t., Balt. Corp.

S/s Ficaria, duń. z Kopenhagi, pas. i tow 677 t., Reinhold. Szczecina, tow. 153, Prowe; ss Harriet, niem., z Haugesund, kruszce, 389, B. i S.; ss Christine Sell, niem., z Szczecina, próżny, 469, Reinhold; żaglowiec Haabet, szwedz., z Svaneke próżny, 54, Lenczat; ss Pommern, niem., z Liverpool-Kopenhagen, tow., 496, B. i S.

S/s Moskov, duński z Sauthampton, 342 pas i tow. 1490 t., Ellerm Wilson, s/s Eckstrand, norweg. z Londynu, tow. 639 t., Walford.

S/s Aeolus, niem. z Hamburga, towary 356 t., B. u. S., s/s Kolpino, ang. z Hull 116 pas. i tow. 1465 t., Ellerm. Wilson.

M/s Fimmo, niem. z Królewca, próżny 319 t., Nurminen, s/s Komerzienrat Boekel, niem. z Hamburga, towary 554 t., B. u. S. m/s Stella, hol. z Antwerpji, amunicja 64 t., Walford.

Na morze:

Żagl. Annie, niem. do Odensee, cement 78 t., m/s Kongedybet, duński do Kopenhagi, zboże i tow. 277 t., s/s Pitea, szw. do Gothenburg, próżny 420 t.

S/s Moskov, duński do Piławy, 60 pas. 1490 t., s/s Diana, niem. do Kilonji n. R., towary 299 t.

S/S D. Siedler, gd., do Kłajpedy próżny, 256 t., S/S Skandina, szw., do Hull drzewo, 966 t., S/S Viktiria, niem., do Bremeny via Królewiec tow., 364 t.

S/L. No. 5, niem. do Helsingforsu, nafta 654 t.

S/s Ekstrand, norw. do Rewla, towary i cukier 639 t., s/s Erik, szw. do Veile, zboże 123 t., s/s Adolf Sommerfeld, gdański do Antwerpji, towary i drzewo 1482 t., s/s Moewe, niem. do Libawy, 11 pas. 562 t., s/s Snoefrid, szw. do Rygi, cukier 329 t., s/s Echo, gdański do Helsingforsu, towary 578 t., m/s Buckau, niem. do West Hartlepool, drzewo 337 t.

S/s Hans Cords, niem. do Kjoege, słupy telef. 260 t., żagl. Ernst, szw. do Odensee, drzewo 154 t.

s/s Iris, szwedz. do Gothenburg, drzewo i tow., 169 t., s/s Elin, niem. do Rotterdamu i Kolonji, drzewo i tow., 348 t., s/s Carl, niem. do Hamburga, tow., 164 t., m/s Gaarden, niem. do Hull, drzewo, 334 t., s/s Dwina, ang. do Leith, drzewo i jaja, 465 t., s/s Etzel, gd. do Rygi, tow., 599 t., s/s Baltannic, ang. do Londynu, 18 pas. i tow., 657 t.

s/s Moewe, niem. do Bremerhafen, 33 pas., 562 t., s/s Niels Ebbesen, duń. do Kopenhagi, 38 pas. i tow., 382 t., s/s Pologne, franc. do Le Havre, 2 pas. i tow., 1841 t.

s/s Estonia, duń. do Libawy, 28 pas. i tow., 3820 t., s/s Kolpino, ang. do Hull, 100 pas. i tow., 1564 t., s/s Caudela, franc. do Kłajpedy, 2 pas. i tow., 796 t., s/s Skulda, norw. do Londynu, drzewo, 648 t., s/s Ulv, norw. do Ostende, drzewo, 828 t., s/s Otto Linding, norw. do Hull, drzewo, 573 t., s/s Elektra, niem. do Piotrogrodu, 4 pas. i zam. tow., 796 t. s/s Bavaria, niem. do Amsterdamu, drzewo, 553 t.

s/s Hansa, kłajp. do Libawy, poz. tow., 348 t., s/s Planet, niem. do Hamburga, tow., 433 t., s/s Elsbeth, niem. do Królewca, próżny, 254 t., s/s Peveric, ang. do Grimsby, drzewo, 1019 t.

M/s Rikhama, fiński do Rewla, okowita 48 t., s/s Cressida, niem. do Amsterdamu, drzewo 742 t., s/ Moskov, duński do Londynu 98 pas. i tow. 1490 t., s/s Baldur, niem. do Wiborgu, próżny 1013 t., s/s Bonus, niem. do Hamburga, próżny 519 t., s/s Arcona, niem. do Kłajpedy, tow. 303 t.

S/s Westfalia, niem. do Kopenhagi, zboże 2424 t., m/s Rheinland, niem. do Apenrade, jęczmień i żyto 282 t.

Żagl. Thor niem., Markus, zboże, 63; żagl. Fuerstin Maria zu Putbus, niem., Aarhus, zboże, 117; ss Christine Sell, niem., Londyn via Kłajpeda, tow., 669; żagl. Kastytis, łot., Randers, zboże, 98; ms Trollholm, norw., Odensee, zboże, 188; ss John Brinkmann, niem., Kolding, zboże 131; ss Viola, szwedz. Southampton, drzewo, 764; ss Valborg, duń., Ryga, tow., 496; ss Stella, duń., Abo-Kotka, cukier, 489.

Żagl. Godthaab, szwedz., Aarhus, zboże, 77.

s/s Moewe, niem. do Bremerhaven, 45 pas. i tow., 562 t., s/s Baltannic, ang. do Londynu, 11 pas. i tow., 657 t., s/s Kirsten Maersk, duń. do Gamlekarleby, próżny 1155 t., s/s Franziska, niem. do Hamburga, tow. 202 t., s/s August, niem. do Hamburga,tow., 268 t., s/s Flora Sommerfeld, gd. do Antwerpji, drzewo i tow., 1828 t., s/s Kommerzienrat Boeckel, niem. do Frederikshaven,próżny, 554 t., s/s Libau, szw. do Gothenburg, tow., 172 t., s/s Carl, niem. do Kłajpedy, cement, 166 t., s/s Jessie Maercks, duń. do Newport, drzewo, 1165 t.

s/s Ariadne, niem. do Kolonji, tow., 373 t., s/l Helmut, niem. do Świnoujścia, drzewo, 180 t., s/l Brigitte niem. do Świnoujścia, drzewo, 141 t., s/s F. G. Reinhold, gd. do Kłajpedy, próżny, 714 t.

S/S Danzig, gd., do Horseno drzewo, 329 t., s/s Stadt Stolp, niem., do Kolding żyto, 147 t., s/s Otawa, ang., do Kottka próżny, 246 t., s/s Orla, niem., do Hörnesand próżny, 268 t., s/s Nestun, norw. do Horsens drzewo, 736 t.

S/S Ara, norw., do Rygi tow., 557 t.

S/s Ficaria, duński do Kopenhagi, tow. 677 t., s/s Baltriger, ang. do Londynu, pas. i tow. 658 t., s/s Porm, est. do Rewla, cukier i tow. 81 t., s/s Hammonia, gd. do Libawy, cukier 689 t.

S/s Planet, niem. do Kottka, mąkę 4433 t., s/s Stralsund I, niem. do Kopenhagi, tow. 92 t., s/s Lyra, fiński do Helsingforsu, cukier i mąkę 229 t., s/s Bolero, niem. do Newcasle, drzewo 775 t., s/s Saturn, norw. dla reg. kompasu, 653 t., m/s Lirius, szw. do Holbaeck, żyto 101 t.

S/s Smoleńsk, ang. do Londynu, 117 pas. 1534 t., s/s Juno, niem. do Rotterdamu, tow. 327 t., s/s Messina, niem. do Szczecina, próżny 825 t., s/s Wiborg, niem. do Wiborga, tow. 350 t., m/s Hamm, niem. do Garston Dock, drzewo 334 t., s/s Saturn, norw. do Londynu drzewo i tow. 653 t.

S/S Baltannic, ang., do Libawy 22 pas. i tow., 657 t., S/S ków o pojemności 74923 t., a wypłynęło 133 statków = 69049. Fisania, duń., do Helsingforsu 46 pas. i tow., 672 t., S/S Charkow, duń., do Kopenhagi żyto i tow., 525 t., S/S Marienburg, niem, do Londynu drzewo i tow., 484 t., S/S Bolbeck. niem., do Antwerpji drzewo, 881.

Czcionkami drukarni Towarzystwa Wydawniczego Pomorskiego, Tow. Akc., Gdańsk, Brotbänkengasse 14.